Борьба
флота...
т. 2

Л., 1927.

ИМЛ — Библиотека
ГЖ635
Б718
Зак. 132

БОРЬБА ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА В МИРОВУЮ ВОЙНУ

под редакцией и с введением Б. Б. ЖЕРВЕ.

ГЖ635
Б 718

Том II.

Н. В. НОВИКОВ.

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

и

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ АРМИИ И ФЛОТА НА ПОБЕРЕЖЬИ ЛАЗИСТАНА.

Издание В.-Морской Академии РККА.
ЛЕНИНГРАД
1927.

СССР. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПЖ 635
Б 718

По В.-Морской Академии РККА.

РЕПОЗИТАРИЙ ВМОК

БОРЬБА ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА В МИРОВУЮ ВОЙНУ

под редакцией и с введением Б. Б. ЖЕРВЕ.

Том II.

Н. В. НОВИКОВ.

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

и

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ АРМИИ И ФЛОТА НА ПОБЕРЕЖЬИ ЛАЗИСТАНА.

Издание В.-Морской Академии РККА.
ЛЕНИНГРАД
1927.

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ
2008

ГЭС 635
Б 718

Библиотека
Института Ленина
при Ц. К. В. К. П. (б.)
11.52

61286 У

Ленинградский Гублит 44139. Тираж 1000 экз. 15 л. Зак. 493.

Типогр. Гидр. Управления Упр. В.-М. Сил РККА, зд. Гл. Адмиралтейства.

Введение.

Настоящий труд Н. В. Новикова является вторым томом предпринятого Военно-Морской Академией издания «Операции флота против берега в Мировую войну» и содержат в себе описание таковых операций на Черном море.

Компетентность автора в событиях мировой войны на Черноморском театре, в силу его бывшего в это время служебного положения (сперва историографом в штабе Черноморского флота, а затем оператором в штабе Начальника высадок), придают выпускаемой книге особую ценность, которая увеличивается еще тем обстоятельством, что она вообще является первым печатным трудом по описанию и исследованию морских операций на Черном море в империалистическую войну.

А операции эти, несомненно, имеют весьма большой исторический и научный интерес,—прежде всего потому, что они являются, в своей исторической последовательности, завершением вековой политики императорской России на Черном море, стремившейся к овладению Проливами и к выходу на Средиземное море. Как и во всем масштабе мировой войны, так и на Черном море в особенности,—Российская империя, на закате своего существования, поставила на очередь и пыталась разрешить те политические задачи, которые оставались еще не выполненными в предыдущие периоды ее истории и которые, яко-бы, заключались в мифическом «завещании Петра Великого». Конечно, на самом деле, эти «исторические» задачи императорского периода истории России не имели своим происхождением такого легендарного источника, но сам миф о политическом завещании первого русского императора имеет своим происхождением определенную последовательность политических задач, которые ставила себе империя на протяжении двух веков своего существования,—последовательность, объединенную и направляемую интересами аграрно-торгового капитала, носителем и выразителем воли которого был русский дворянский класс и его правящая верхушка,—самодержавная императорская власть... Казалось-бы, что никогда еще, за все время своего существования, Российская империя не

приступала к разрешению своих «исторических» задач в такой благоприятной внешне-политической обстановке, как в империалистическую войну. Неизменно бывавшие главными противниками ее экспансии на Ближнем Востоке могущественные государства Запада,—Франция и Англия, на этот раз были ее союзниками.

Общий перевес сил Антанты над государствами Центрального Союза, обеспеченность ее морских сообщений со всем миром; наоборот, почти полная изолюция «Срединной Европы», с суши и с моря,—все эти обстоятельства казалось, давали большие основания рассчитывать на успешное разрешение «исторических» задач России не только на Ближнем Востоке, но и на ее западных границах. К этим благоприятным обстоятельствам внешне-политического порядка прибавлялось, в частности, в отношении Черного моря,—еще такое выгодное соотношение морских сил на этом театре, которым, опять-таки, Россия никогда еще не обладала в своих прежних войнах с Турцией. Если в начале империалистической войны на Черном море можно было считать наличие равновесия между силами германо-турецкого и русского флотов, с определенным даже стратегическим преимуществом в пользу первого, в виде огромного превосходства скорости его боевого ядра («Гебена» и «Бреслау»), то, уже с 1915 года и до конца войны, перевес в силах все более и более переходил на сторону русского флота, достигнув, к середине 1916 года, более, чем двойного превосходства (если-бы в 1916 году не погиб от внутреннего взрыва линейный корабль «Императрица Мария», то русский Черноморский флот превосходил бы силами своего противника более, чем в три раза). Такой громадный перевес в морских силах над противником не наблюдался в мировую войну ни на одном из морских театров и давал, казалось-бы, все возможности русскому командованию успешно разрешить военно-политические задачи России на Черном море.

Мы не видим, однако, в течении всей империалистической войны, серьезных намерений к выполнению на Черном море, совместными и достаточными силами армии и флота, большой и решающей стратегической операции, направленной к разрешению главной политической задачи России на этом театре. Не делается даже ни одной серьезной попытки захватить и обеспечить за собою владение морем на этом театре; до конца войны „Гебен“ и „Бреслау“ успешно оспаривают это „владение“ у несравненно более сильного русского флота, который, в это время, расходует свои силы на такие, по существу второстепенные, но утомительные операции, как блокада Гераклийского угольного района, поддержка наступления по Лазистанскому побережью небольшого отряда Ляхова и пр. В тоже время русская правительственная власть надеется получить разрешение своих „исторических“ задач из рук своих союзников, которые, яко-бы, со-

гласятся истратить огромные средства и понести неслыханные потери кораблями и людьми, чтобы затем преподнести завоеванные ими с такими жертвами Проливы и Константинополь той самой России, которой столько десятков лет они всемерно противодействовали в ее попытках к экспансии в этом направлении.

Когда Дарданелльская операция союзников закончилась тяжелой неудачей, русское правительство продолжало надеяться на то, что Константинополь и Проливы все-таки достанутся ему в подарок, как одно из условий мирного договора, который должен будет увенчать победу Антанты над Центральным Союзом. „Дорога в Константинополь проходит через Берлин“,—был один из любимых лозунгов русского правительства во дни империалистической войны. Вера в этот лозунг среди господствовавших тогда русских классов была настолько велика, что их представители в государственной думе, в дни тягчайших поражений русской армии на австро-германском фронте и потери пятнадцати западных губерний, с энтузиазмом апплодировали правительственной декларации о согласии союзников на уступку России, в случае успешного окончания войны, Константинополя и Проливов. Дворянство и буржуазия русская не отдавали себе отчета в том, что, в силу могучих экономических законов, по крайней мере уже с начала XX века, они и опиравшаяся на них императорская власть, не являлись уже самостоятельными субъектами международной политики, но превратились в послушных вассалов англо-французского финансового капитала; в качестве такого вассала, Россия вступила в мировую империалистическую войну, истинные политические причины которой лежали, конечно, не в „исторических“ задачах славянства и Российской империи, но в решительной борьбе за мировое господство двух наиболее мощных групп европейского финансового капитала.

Стратегическая мысль русского верховного командования работала под непрерывным давлением требований со стороны союзников, почему она и находила в себе энергию на проведение только таких стратегических операций, которые отвечали интересам г л а в н о г о англо-французского фронта войны, по отношению к которому действия русских вооруженных сил имели лишь вспомогательное значение. Какое значение для союзников имела гибель армии Самсонова в Восточной Пруссии в 1914 году, если, благодаря этому, германское командование, в решительные дни великого сражения на Марне, сочло себя вынужденным перебросить часть своих сил с западного на восточный свой фронт? Какое значение для союзников имели колоссальные жертвы русской армии в 1915 году и потеря Россией пятнадцати западных губернии, если на эти операции германское командование отвлекало с г л а в н о г о, западного фронта войны половину своих сил?

В такой обстановке не могли, конечно, культивироваться в Ставке русского верховного командования идеи решительных

активных операций на Черном море, имевших своей целью самостоятельное разрешение „исторических“ задач России на этом морском театре; не могли культивироваться тем более, что развитие и реальное воплощение таких активных идей ни в какой степени не могло отвечать интересам союзников и, в особенности Англии, которая, с одной стороны, не собиралась, в действительности, уступать России Константинополь и Проливы, а, с другой, не склонна была выпускать из своих рук такой ценный козырь для побуждения русского правительства к дальнейшим военным жертвам, как обещание передать ему эту ценную добычу,—заветную мечту русской императорской политики на Ближнем Востоке,—по успешном окончании империалистической войны.

В такой обстановке Ставка, повторяем, не была способна принимать широкие активные решения на Черном море и давать соответствующие решительные директивы командованию Черноморским флотом; в то же время, однако, она требовала, в первую очередь, от него выполнения тех задач на этом театре, на желательность разрешения которых указывало союзное командование. Эти задачи, гораздо более узкие по своему стратегическому значению, чем решительные операции против Босфора, требовали, тем не менее, для своего выполнения, такого большого и длительного напряжения и расхода сил Черноморского флота, которые не всегда бывали ему посильны... В таких условиях, под давлением таких требований высшего командования и протекала деятельность командования русским Черноморским флотом в мировую войну,—что необходимо принять во внимание при ее оценке.

Решительный, проникнутый военными взглядами и активный по своему характеру,—командующий черноморским флотом, вероятно, и в этих условиях, нашел бы более смелые решения возлагавшихся на него задач и даже, быть может, подвинул бы и Ставку на более широкие стратегические замыслы на Черном море. Деятельность командовавшего черноморским флотом, адмирала Эбергардта, характеризует его, однако, как человека, далекого от тех качеств, которые, по нашему представлению, должны быть присущи начальникам крупных соединений вооруженных сил, способным принимать большие военные решения и брать на себя за них ответственность. Личным качествам характера Эбергардта, повидимому, вполне соответствовали индивидуальные качества и его ближайших помощников,—как ответственных работников его штаба, так и флагманов соединений флота.

Было-бы, однако, большой ошибкой объяснять характер деятельности черноморского флота в мировую войну т о л ь к о индивидуальными свойствами лиц его командования,—хотя-бы и действовавших под давлением выше рассмотренных нами требований, исходивших из Ставки. Не меньше, если не больше,

влияние на эту деятельность черноморского флота должна была иметь, конечно, его подготовка к войне в предшествовавший ей период мирного времени. Качественный подбор его командования также должен найти свои причины в условиях строительства и подготовки черноморского флота в мирное время; нельзя, ведь, признать случайностью, что наиболее активные силы личного состава флота,—во главе с адмиралом Эссеном,—в годы перед мировой войной, работали на севере, в Балтике.

Гибель Балтийского флота в тихоокеанских водах, во время войны с Японией, обнажила русское побережье Балтики для ударов морских сил вероятных противников России на этом театре. Стратегическими объектами для таких ударов могли явиться не только вторжения в прибалтийские провинции и, в связи с этим, угроза правому флангу развертываемых на западном фронте русских армий, но и непосредственная угроза самой столице,— к чему особенно чувствительно относилась императорская власть за весь исторический период своего существования. Сооружение в 1908 году мощных береговых фортов на Ино и на Красной Горке, перекрывавших своим огнем морские подступы к Кронштадту, было первой мерой царского правительства, после Цусимского погрома, по воссозданию безопасности Петербурга со стороны моря. Окончательно определившееся вхождение России в лигу держав противогерманской коалиции фиксировало ее противника на Балтийском море и определяло конкретные стратегические задачи для ее военно-морского строительства на этом театре. Серьезнейшая из всех войн, которые вела когда-либо Российская империя, становилась неминуемой в ближайшие же годы; страшный противник мог нанести ей особенно грозные удары именно со стороны Балтийского моря; подготовка к отражению этих ударов и явилась актуальной стратегической задачей для вновь создававшегося Балтийского флота. Эта актуальная стратегическая задача и была основной причиной того, что, во-первых, лучшие силы командного состава флота были привлечены к работе по воссозданию русской морской силы в Балтике; во-вторых, интенсивной работы военно-морской мысли этого командного состава, неослабно работавшей над улучшением боевой подготовки Балтийского флота, перед лицом неминуемой и близкой войны с грозным противником.

Иное политико-стратегическое положение складывалось, в те годы, на Черном море. Само вхождение России в антигерманскую коалицию ставило разрешение вопроса о „проливах“ в совершенно другую плоскость, чем раньше: царское правительство теперь надеется получить Константинополь и Проливы не путем самостоятельной военной операции, но как непременное условие будущего мирного договора, долженствующего увенчать победу „Антанты“ над Центральным Союзом. Союзники России, как мы отмечали выше, охотно поддерживали русское правительство и „общественные“ круги в этих надеждах. Этим

объясняется отсутствие намерений у руководителей морского ведомства создавать активную морскую силу на Черном море в период интенсивной разработки судостроительной программы для Балтийского флота, несмотря на оживление в этот период русской политической экспансии на Ближнем Востоке. Только заказ Турцией двух дредноутов в Англии, поставивший перед русскими аграрно-буржуазными кругами реальную опасность вторжения в богатые причерноморские области турецких войск, руководимых германскими генералами, заставил эти круги надавить через государственную думу на морское ведомство и побудить его к срочной постройке соответствующих морских сил в Черном море. Это усиление Черноморского флота должно было только обеспечить русские берега на этом театре от неприятельского вторжения, но не преследовало активных задач, осуществление которых, по прежнему, возлагалось на политику, а не на стратегию.

Оборонительная стратегическая задача, возложенная на Черноморский флот, в аспекте его судостроительной программы, для ближайшего времени приобрела характер пассивной местной обороны северо-западной части морского театра, в виду более скорого срока готовности строившихся в Англии двух турецких дредноутов, чем наших кораблей, заказанных в Николаеве судостроительным заводам, которые сами только еще начали строиться на чистом месте, одновременно с этим заказом. Однако, будущий противник России на Черном море не казался столь грозным, как в Балтике; прежние войны с Турцией приучили русскую военную и, в особенности, военно-морскую мысль относиться к нему с некоторым пренебрежением; в его военное искусство плохо верили, даже при наличии у него мощных современных боевых средств и при весьма вероятном участии в его руководстве германских инструкторов, чему способствовали воспоминания о последней войне с Турцией в 1877—78 г.г., когда импровизированные и слабые силы русского флота с успехом оспаривали владение на Черном море у сильного, броненосного турецкого флота, руководимого английскими инструкторами. Сама настоятельность вставших перед черноморским флотом стратегических задач не представлялась столь реальной, как в Балтике. Казалось мало вероятным, чтобы Турция, даже при всей силе господствовавшего в Константинополе германского влияния, решилась, после только что перенесенных ею революции и двух тяжелых и неудачных войн, на участие в будущей европейской войне против могущественных сил Антанты, могущих грозить ей смертельными ударами и со стороны Дарданелл, Сирии и Египта, и со стороны Кавказа и Месопотамии.

На усиление русского флота на Черном море смотрели, скорее, как на стратегическую страховку политических домогательств России на Ближнем Востоке, чем как на подготовку к решению реальных боевых задач. Заверения союзников, что строющиеся в Англии

турецкие линейные корабли, в случае европейской войны, не будут выпущены из английских портов, еще в большей степени лишали стратегические задачи, поставленные черноморскому флоту, их реального содержания. Правда, в 1912 году, во время Балканской войны, когда болгарская армия ожесточенно атаковала последнюю, оставшуюся перед Константинополем, преграду—Чаталджинскую позицию, в составе стянутой на Константинопольском рейде, „для защиты иностранцев", международной эскадры,—рядом с устаревшим и слабым кораблем „Ростислав", оказался только-что построенный мощный германский линейный крейсер „Гебен", с его несравненной скоростью и огромной боевой силой, равнявшейся боевой мощи всего старого Черноморского флота. Уже тогда в штабе черноморского командования возникли предположения, оказавшиеся впоследствии пророческими, что „Гебен" окажется, в случае европейской войны, в составе вероятных противников нашего Черноморского флота; за „Гебеном" рисовалась даже возможность прорыва в Дарданеллы, из Адриатического моря, и части австрийского флота. Учитывая, однако, общую политико-стратегическую обстановку на Средиземном море, складывавшуюся на нем в это время, и соотношение на нем морских сил, ни Морской Генеральный штаб, ни само черноморское командование — не придавали, видимо, серьезного значения этим предположениям.

Сомнительность стратегических задач, стоявших перед Черноморским флотом в период между японской и мировой войнами, отражалась, прежде всего, на оперативных планах его командования. Изучение в настоящее время этих планов создает впечатление, что они писались в расчете, что их в действительности не придется выполнять.

До 1911 года, т.-е. до заказа младотурецким правительством двух дредноутов в Англии и до прихода в Средиземное море германского линейного крейсера „Гебен", соотношение в линейных силах турецкого и русского Черноморского флотов было следующим:

Турецкий флот.

Линейные корабли (всего 3):
2—типа „Тургут Рейс" (б. герм. „Вейссенбург", постройки 1891 г.; главное вооружение — VI — 11", оруд., ход 17 узл.).
1—„Мессудие" (постр. 1874 г., перестроен в 1903 г., главное вооружение—II—9,2" ор., ход 15 узл.).

Русский черноморский флот.

Линейные корабли (всего 8):
3—типа „Евстафий" (постр. 1906 г., главн. артил. — IV — 12" ор., ход 16 узл.).
1—„Три Святителя" (построен. 1893 г., главн. артил.—IV—12" ор., ход 16 узл.).
2-типа „Георгий Победоносец" (постр. 1892 г., главн. артилл.—VI—12" ор., ход—16 узл.).

Крейсера (два):	1—„Ростислав“ (постр. 1896 г.,
2—типа „Гамидие“ (ход 22 узл.	главн. артилл. — IV — 10″ ор., ход
артиллерия—II—6″ и VIII—120 м/м.).	16 узл.).
	1—„Двенадцать Апостолов“
	(постр. 1890 г., главн. артилл.—
	IV—12″ ор., ход 16 узл.).
	Крейсера (два)
	2—типа „Кагул“, (артилл. — XII — 6″
	ор., ход 21 уз.).

В этот период, при несомненном, как видно из приведенных данных, превосходстве сил русского флота, в основу его боевой подготовки был положен химеричный план закупорки и последующей блокады Босфора. По этому плану, совершив из Севастополя поход со всем флотом, линейные корабли, после полудня (т. е. во время наиболее выгодного освещения), начинают бомбардировку укреплений Верхнего Босфора, в расчете, что к вечеру демонтировка турецких батарей будет закончена. С наступлением темноты дивизионы легких миноносцев ставят в самом входе в Босфор минную банку, после чего выходят в море, придерживаясь южного берега; в это-же время крейсера и большие миноносцы (т. „Шестаков“) ставят наружное минное заграждение, а заградитель „Прут“—мористую линию того-же заграждения. С рассветом следующего дня Черноморский флот должен был приступить к блокаде Босфора. Предполагалось, что турецкий флот, даже усиленный австрийскими судами, двигаясь за тралами через поставленное заграждение, попадал под фланговый огонь русского, свободно маневрирующего, флота и рисковал, таким образом, потерпеть сильное поражение.

Изложенный план проверялся на маневрах в 1908—1910 г.г., причем, в одном случае, турецкий флот успел выйти на свободную воду раньше подхода русского, который ночью отошел в море, опасаясь атак миноносцев; в другом случае—турецкие крейсера, успевшие выйти в море до подхода русского флота, уничтожили находившуюся в море его плавучую базу с запасами мин и боевого снабжения, которые для блокирующего флота были совершенно необходимы, в виду предполагавшегося большого их расхода во время блокадной операции. Планом не предусматривалось предварительное устройство маневренной базы в Бургасе или Инаде; повидимому, в первые дни войны, блокирующий флот должен был пополнять запасы в море, для чего, по плану мобилизации, формировался отряд транспортов из коммерческих судов, плавучей мастерской „Кронштадт“, спасательного парохода и сильных портовых буксиров. Дальнейшее устройство маневренной басы в Бургасе или в каком-либо другом ближайшем к Босфору прибрежном пункте предоставлялось, повидимому, самому ходу войны.

Если мы учтем, что только в весенние месяцы в Босфорском районе Черного моря можно рассчитывать на штили, летом же не

редки дни с весьма свежими погодами, а осень и зима там очень неприветливы и сильные ветры часто дуют из северной половины компаса, преимущественно от норд-оста; что при этих погодах и Инада, и все анатолийские прибрежные пункты не могут служить укрытием от погоды; что линейные корабли т. „Евстафий“ безусловно не могли грузиться углем в море, при малейшей зыби, непосредственно с транспортов, вследствие выступающих за борт, и при закинутом положении, дул 6″ орудий (что неоднократно подтверждалось при опытных производствах такой погрузки на Севастопольском рейде),—то химеричность такого оперативного плана становится очевидной. Можно думать, что в реальность этого оперативного плана серьезно не верили ни в Севастополе, ни в Петербурге; в Морском Генеральном штабе, в это время, все мысли и заботы сосредоточивались на Балтике; на Черноморский флот смотрели, как на пасынка; суда его были в большом некомплекте; при пополнени его молодым комсоставом назначали „хвосты“ выпусков. Государственная дума, отпуская щедро средства на военно-морское строительство в Балтике, одновременно отказывала не только в постройке новых миноносцев для Черного моря, но даже в кредитах на необходимый ремонт существующих миноносцев.

Отношение к Черноморскому флоту резко изменилось в 1911 г., когда младотурецкое правительство заказало в Англии два дредноута и приобрело в Германии 4 сильных и быстроходных эсминца (35 узлов), а на военно-политическом горизонте Босфора выявлялся грозный силуэт „Гебена“. Закрытие турецким правительством во время войн с Италией и с Балканским союзом проливов больно ударило по русскому аграрно-торговому капиталу, а угроза вторжения турецких десантов в промышленно-металлургический район нижнего Буга и Днепра, а также в богатую марганцем Грузию и, далее, в нефтеносный район Баку, поставила перед правительством на очередь реальный вопрос об обороне черноморского побережья России и, в особенности, его северо-западного сектора. Под давлением промышленных кругов, Морской Генеральный штаб срочно разработал судостроительную программу для Черного моря; государственная дума отпустила на нее кредит, а англо-французский финансовый капитал, обеспечив за собою заказы на новое черноморское судостроение, срочно же приступил к сооружению в Николаеве двух больших судостроительных заводов („Наваль“ и „Руссуд“).

Старые оперативные планы, по которым до этого производилась подготовка черноморского флота, больше не годились даже на бумаге; новому командующему черноморским флотом Эбергардту пришлось вырабатывать новые оперативные планы. Можно было бы думать, что в эти новые оперативные планы будет внесена, по сравнению с прежними, бо́льшая реаль-

ность, раз перед Черноморским флотом встали реальные стратегические задачи.

Выше мы отмечали, что как раз в это-же время (1911 г.) у царского правительства и во влиятельных русских общественных кругах создавалось убеждение, всемерно поддерживавшееся „союзниками“, что „исторические“ задачи России на Черном море будут разрешены не самостоятельными стратегическими операциями ее вооруженных сил на этом театре, но общими успехами союзников во всем масштабе войны. Это убеждение русских правительственных кругов подкреплялось стратегическим правилом „войны на сокрушение“ (каковой тогда рисовалась будущая европейская война генеральным штабам обоих враждебных лагерей), что с первого-же момента войны максимум сил и средств надо бросать на главное операционное направление, оставляя лишь необходимые оборонительные заслоны на второстепенных направлениях. Такими второстепенными направлениями, в смысле нанесения активных ударов военной мощи германской коалиции, признавались оба наших морских театра, морским силам которых, поэтому, и были поставлены оборонительные задачи. Такая оборонительная задача, поставленная Черноморскому флоту в перспективе его судостроительной программы, должна была-бы съуживаться до пределов местной, пассивной обороны наиболее важного сектора театра, с момента усиления турецкого флота строющимися в Англии и Германии судами и присоединения к нему „Гебена“ и до выполнения значительной части русской судостроительной программы на Черном море. Таким соображениям, однако, не соответствовал выработанный Эбергардтом и его штабом „План операций черноморского флота на 1914 г.“, который мы рассмотрим подробнее, чтобы, с одной стороны, посмотреть—насколько реально командование ставило Черномор. флоту стратегические задачи, и, одновременно, чтобы познакомиться, вообще, с характером и методами оперативного творчества командования и штаба черноморского флота в ту эпоху [1]).

В основу этого плана положена задача оборонительная. „Таким образом, на Черном море, в 1914 году, война может быть только наступательная со стороны Турции, при обороне со стороны России и при строгом нейтралитете, в первый период войны, Румынии и Болгарии“. Определяя далее политические цели войны, авторы плана указывают: „Для России занятие Константинополя и Проливов решало-бы весь многовековый ближневосточный вопрос, но не имея на это, по крайней мере в начале войны, сил, Россия в 1914 году принуждена ставить себе целью только оборону своих границ“. Исходя из этого, устанавливается следующая стратегическая задача для

[1]) Дело Архива войны № 531.

русских вооруженных сил: „Для войны 1914 года возможным объектом является разгром турецкой армии, вторгнувшейся на Кавказ и переход в наступление на сухом пути, *а для флота—борьба за господство* (владение) *на море*". Авторы плана, при этом, указывают, что эта задача черноморскому флоту—„получить господство на море"—поставлена и в утвержденных морским министром „Основаниях мобилизационного плана Черноморского флота на 1914 год".

Раньше, чем продолжать наше рассмотрение оперативного плана Черноморского флота на 1914 год, следует отметить весьма крупные дефекты в самом методе его составления, которые в большой степени повлияли и на его решение. План операций морских сил на данном театре должен исходить из общего замысла действий всех вооруженных сил в случае войны с данным противником. Из этого общего замысла для всех вооруженных сил должна вытекать частная *задача* для данных морских сил, точно увязанная с действиями всех других вооруженных сил в данной войне. В этой частной *задаче*, исходящей из центра к данному высшему соединению вооруженных сил (в данном случае—к Черноморскому флоту),—*на данный год*—должны быть указаны: 1) политическая обстановка войны, т. е. противники, союзники и отношения нейтральных государств; внутренне-политическое и экономическое положение у противников, у союзников и, если нужно, то и в нейтральных государствах; наше внутренне-политическое и экономическое положение; 2) политические цели войны (наши и вероятные политические цели наших противников); 3) военная цель для действий всех наших вооруженных сил в связи с вероятной военной целью действий неприятельских вооруженных сил (здесь указывается вероятный, предполагаемый нами и нашими будущими противниками, масштаб и характер войны, т. е. ограниченный какими-либо территориальными рамками, или неограниченный; война—на „сокрушение" или на „измор" и пр.); 4) общая идея стратегического замысла действия всех вооруженных сил (выбор главного и второстепенных операционных направлений); стратегические цели для вооруженных сил, действующих на этих направлениях; стратегическое развертывание высших соединений наших вооруженных сил, соответствующее указанным операционным направлениям; вероятное стратегическое развертывание вооруженных сил наших противников, соответствующее их вероятным стратегическим целям; 5) *Директива* данному соединению вооруженных сил (в данном случае—Черноморскому флоту), т. е. его стратегические цели, связь их со стратегическими целями соседних вооруженных сил; состав сил данного соединения и его противников (в данном случае—состав Черноморского флота и его противников на Черном море); район его стратегического развертывания (в данном случае—перечисление баз для развер-

тывания Черноморского флота). Только базируясь на такую, данную из центра, *задачу*, можно приступать к составлению для данной вооруженной силы (в данном случае для Черноморского флота), „Плана операций на данный год на случай войны с данным противником".

Такой „План операций", составляемый командованием данной вооруженной силы, должен заключать в себе: 1) изучение поставленной ему в директиве стратегической цели, в общей связи со всей, данной в задаче, обстановкой; 2) изучение частной обстановки, в которой будет выполняться постановленная стратегическая цель, во всей совокупности составляющих эту частную обстановку элементов: а) изучение условий места, климата и времени на данном театре; б) изучение местных политико-экономических условий, могущих влиять на операции; в) сравнительную оценку сил противника и наших,—в связи с изученными уже условиями места, климата, времени и политико-экономическими; г) изучение вероятнейших намерений противника, вытекающих не только из его возможностей, обуславливаемых вышеуказанными условиями обстановки; таковых возможностей, вообще говоря, может быть много и все их предугадать невозможно; из этих вероятных возможностей противника надо выбирать те, которые расшифровываются из производящейся противником подготовки к их выполнению (например, из его судостроительной программы, его базостроительства, дислокации и программ практической подготовки его вооруженных сил и проч.); д) изучение элемента случайности во всей изученной обстановке, могущего влиять—в положительную или отрицательную сторону—на действия противника и наши (туман, пасмурность, направление и сила ветра и волны, ночные операции, мели, банки и другие подводные опасности и пр.); е) изучение оперативных возможностей наших вооруженных сил на данном театре для решения поставленных им стратегических задач, учитывая, оперативные возможности противника и вообще все перечисленные элементы обстановки. [1]) 3) На основании изучения задачи и обстановки,—принятие решения, т. е. способа выполнения поставленной данной вооруженной силе (в данном случае Черноморскому флоту), стратегической цели. Это решение командования данной вооруженной силы и составляет наиболее существенную часть составляемого им „Плана операций" для этой воору-

[1]) Изложенный порядок изучения элементов обстановки, необходимый для принятия оперативного решения, предусматривает случай постановки (как это имеет место в данном случае) вооруженной силе оборонительной задачи. В случае, если вооруженной силе ставится наступательная, активная задача, то, начиная с пункта г, порядок изучения элементов обстановки должен быть следующий: г) изучение оперативных возможностей (по решению поставленной задачи) нашей вооруженной силы; д) изучение оперативных возможностей противника (как он может помешать нашим оперативным возможностям); е) изучение элемента случайности.

женной силы и должно заключать в себе: а) основную идею замысла выполнения данной вооруженной силой поставленной ей стратегической цели; б) выбор главного и второстепенного операционных направлений, ориентированных по этой основной идее, для действий данной вооруженной силы и соответствующее этим операционным направлениям расчленение данной вооруженной силы на отдельные соединения; в) назначение частных операционных целей для ближайших операций этих соединений; г) стратегическое развертывание (по месту и времени) соединений; д) задания для баз и тыла; е) организация командования данной вооруженной силой. 4) Дальнейшую часть работы над „Планом операций“ для данной вооруженной силы составляет постановка ее командованием частных задач для отдельных ее соединений, вытекающая из принятого решения. Эти частные задачи, в общем, должны быть формулированы в том-же порядке, как и *задача*, данная центром данной вооруженной силе. Начальники соединений, получив эти частные задачи, должны, в свою очередь, разработать частные „Планы операций“ для этих соединений,—в порядке, в общем совпадающем с вышеуказанным порядком для составления общего „Плана операций для данной вооруженной силы“. Все частные „планы операций“ представляются начальниками соединений командованию данной вооруженной силой, которое их согласует и утверждает, внося, если потребуется, окончательные изменения в п. 3-й его „Плана“, т. е. в свое решение.

5) Последней частью „Плана операций данной вооруженной силы“ (в данном случае Черноморского флота) должна являться сводка требований к ее мобилизации, вытекающая из п. 3-го, т. е. из решения, окончательно проредактированного, согласно п. 4. Сюда относятся: а) указания о состоянии мобилизационной готовности всех частей и судов (в смысле материальной готовности, укомплектования личным составом и наличия запасов), в котором они всегда должны находиться в мирное время; б) указания о потребностях по укомплектованию, судоремонтным работам и по пополнению запасов, которые должны быть выполнены на судах флота во время мобилизации; в) соображения о потребных для морской силы запасах, на оперативный месяц, исходя из предусматриваемых „Планом“ операций морской силы; г) соображения и расчеты о количестве и образцах потребных, для выполнения принятого в „Плане“ решения, мин заграждения, защитников, противолодочных сетей, бонов и пр. заградительных средств, с указанием о необходимых судах и плавучих средствах для их постановки; д) соображения о мерах гидрографического оборудования театра, способствующего выполнению принятого решения; е) соображения об установке в мобилизационный период береговых батарей и укреплений, вытекающей из принятого решения, с указанием количества и калибра их вооружения, типа их профилей и защиты, их боезапаса и ориен-

тировочного срока их установки; ж) соображения о потребностях морской силы в мобилизации судов и плавучих средств торгового флота, с указанием—какие суда и плавучие средства, для каких именно оперативных назначений предполагаются; з) соображения о мобилизации военных и коммерческих портов и о собрании, в период мобилизации, средств для создания, с началом войны, маневренных баз, с указанием—где именно и какое предполагается оборудование этих маневренных баз; и) общая схема потребных сроков мобилизационной готовности всех указанных мобилизационных действий, ориентированная по дням и часам выполнения морской силой стратегического развертывания, предусмотренного решением.

Эта последняя часть „Плана операций" должна явиться для центра основным материалом для составления „Оснований к составлению мобилизационного плана" для данной вооруженной силы.

Остается нам еще сказать, что все, составленные на местах, в указанном выше порядке, „Планы операций для вооруженных сил" должны направляться в центр, где они согласуются по принятой в центре общей идее стратегического замысла действий всех вооруженных сил государства и между собою, вливаясь после этого в „План кампании на такой-то год на случай войны с таким-то противником", утверждаемый высшей государственной властью. Части этого утвержденного плана, касающиеся данной вооруженной силы,—в виде утвержденного для нее „Плана операций",—посылаются для сведения, руководства, и в случае войны, исполнения—командованию этой вооруженной силой. Кроме того, центр, исходя из утвержденного „Плана кампании" вырабатывает и рассылает на места, для составления мобплана, „Основания к составлению мобплана данной вооруженной силы". Исходя, наконец из утвержденного центром, „Плана операций",—местное командование вооруженной силой составляет и направляет в центр, для утверждения, годичный план плавания и практической подготовки этой вооруженной силы (в данном случае—Черноморского флота).

Таков должен был быть, в главных своих чертах, по нашему представлению, характер, метод и порядок оперативной работы в мирное время командования морской силой данного театра, в связи с оперативной работой командного центра государства.

Мы умышленно не касались организации этой работы в центре, так как рассуждения в этом направлении завели-бы нас слишком далеко за рамки настоящей нашей работы. Укажем лишь, что в царской России никогда вообще, и перед мировой войной в частности, не существовало единого командного и оперативного государственного центра, хотя сознание о необходимости такового неоднократно встречалось в русской военно-научной литературе, в особенности после войны с Японией.

Попытка создания такого центра, впрочем, была сделана вскоре после заключения Портсмутского мира, в лице „Совета Государственной Обороны“, который, однако, просуществовал весьма не долго и не съумел за короткое время своего существования организовать планомерную, во всем государственном масштабе, оперативную работу. Мы полагаем, что с одной стороны, отстаивание отдельными ведомствами своей самостоятельности и, даже, расширения круга их деятельности; с другой,—боязнь царя создать полномочный военный командный центр, которы мог-бы сделаться орудием переворота в руках одного из великих князей или даже в руках либеральных буржуазных кругов,—были основными причинами отсутствия такого единого оперативного и командного центра в старой России. Мы даже думаем, что причины подобного порядка мешали созданию таких командных центров и в других государствах.

Возвращаясь к рассмотрению составленного командованием черноморского флота „Плана операций на 1914 год“,—мы отметим, прежде всего, что оно, для составления этого „Плана“, по-видимому, ни от кого сверху никакой „задачи“ не получало; как указано в этом „Плане“, оно получило от морского министра „Основания мобилизационного плана Черноморского флота на 1914 год“, которые на самом деле, как уже указывалось нами выше, должны были, в значительной своей части, базироваться на последней части „Плана операций Черноморского флота“ и вытекать из „Плана кампании“, который составляется в центре уже по получении с мест „Планов операций“. Отсюда мы заключаем, что не только не было в государстве единого оперативного центра, согласующего оперативную работу и подготовку к войне сухопутных и морских вооруженных сил, но и в пределах самого морского ведомства не было налаженного организованного руководства его оперативной работой,—несмотря на существование Морского Генерального штаба. Командующий Черноморским флотом, в своем „Плане операций“, сам устанавливает и политическую обстановку предстоящей войны и вытекающие из нее политические цели; не касаясь определения военной цели для всех вооруженных сил государства в данной войне, он непосредственно переходит к установке стратегических целей, предположительно для армии (на Кавказе) и определенно—для Черноморского флота.

Сама стратегическая цель для Черноморского флота формулируется его командованием совершенно неправильно („борьба за господство на море“). Исходя из им же самим поставленной политической цели войны, даже при недопустимом пропуске постановки военной цели для совокупного действия всех вооруженных сил государства в данной войне, и в связи с нею, выборе для них главного и второстепенных операционных направлений (что сам командующий Черноморским флотом не

мог-бы, конечно, самостоятельно установить), — черноморское командование могло-бы только предположительно, за отсутствием данной из центра „задачи“, на основании имевших место сношений его с Морским Генеральным Штабом и с командованиями прилегающих к Черному морю военных округов, установить стратегическую цель для подчиненных ему морских сил, примерно, в такой форме: „оборона со стороны моря северо-западной части русского черноморского побережья“, или „оборона со стороны моря Кавказского побережья“, или, наконец, „одновременная оборона принадлежащих России черноморских побережий“, и т. п. Только в дальнейшей части „Плана“ должна была уже иметь место выработка способов решения этих стратегических целей. При нормальных условиях, как мы видим, вся часть плана до этого, заканчивавшаяся постановкой стратегической цели черноморскому флоту должна была-бы быть дана его командованию центром в виде „задачи“, и только после этого должна была-бы начаться работа самого черноморского командования по выработке „решения“ этой „задачи“, начинающаяся изучением полученной „задачи“ и обстановки, в которой должно было выполняться это „решение“. Вся, отмеченная нами выше, ненормальность организации оперативной работы в старой России, в государственном масштабе вообще и в морском ведомстве—в частности, и явилась, конечно, основной причиной неправильной формулировки черноморским командованием, в его „Плане“, стратегической цели для Черноморского флота. Эта его формулировка, в действительности, является не стратегической целью для действия русских морских сил на Черном море, в случае войны с Турцией, но способом выполнения нигде не формулированной им в „Плане“ стратегической для них цели.

Мы не будем повторять в настоящей работе наших теоретических соображений, изложенных нами во Введении к книге П. В. Гельмерсена „Операции Флота против берега на западных театрах“, из которых видно, что „борьба за владением морем“ (а не „господство“ на море, как неправильно называется этот метод войны на море авторами „Плана“) является способом (не единственным) обеспечения успешного разрешения флотом поставленных перед ним стратегических целей, но не самоцелью. Поэтому, „борьба за владение морем“ может войти в „План операций флота“ лишь в качестве одного из методов принятого командованием решения поставленной флоту „задаче“, но не в качестве его стратегической цели, указанной в этой задачи. Сама формулировка такого решения в столь общей форме, как „борьба за владение морем“ не достаточна. Это выражение имеет лишь теоретический смысл, определяющий общий характер одного из методов войны на море,—лишенное практического содержания, если оно не дополняется указанием о форме (сте-

пени) того „владения морем“, к какой должен стремиться флот в данном конкретном случае, т. е. к абсолютному, к условному, или-же к спорному владению морем.

Существует огромная разница не только между методами борьбы на море во всех этих трех ее формах, но не меньшая разница и во влиянии их на успешное разрешение стратегическое целей (задач), поставленных флоту. Только всестороннее изучение этих „задач“ и обстановки их выполнения может дать основания для выбора той или иной степени „владения морем“, к каковой должен стремиться флот, по пути к достижению поставленной ему в „задаче“ стратегической цели.

Авторы рассматриваемого „Плана“ обосновывают свою постановку стратегическей цели флоту следующими соображениями:

„Выполнив эту задачу, флот достигнет надежной защиты всех наших берегов и освободит южную армию или для движения на запад, или для усиления Кавказской армии, или, даже, в случае успехов на западной границе, для десанта к Константинополю“.

„Одновременно флот, приобретя господство на море, прерывает все морские сообщения Турции, чем ставит ее в невозможность наступления на Кавказ, и отрезает ее восточную армию от столицы и южных резервов, идущих только морем“.

Из этих соображений авторов „Плана“ мы, во первых, видим последствия неясной, ими самими составленной, формулировки политической обстановки войны: о какой западной армии идет речь, при нейтралитете Румынии и Болгарии? Очевидно, только об армии, действующей против Австрии и Германии, о позиции которых, однако, в политической обстановке ничего не сказано, кроме того, что:

„Германия, толкая Турцию на вооружения и войну, стремится, в случае успеха Турции, воспользоваться ослаблением России, а в случае поражения ее—получить большую часть Малой Азии, включая Проливы, в качестве своей колонии“.

„Австрия, вследствие угрозы со стороны англо-французского флота, не в состоянии послать в Черное море своего флота“.

Во вторых, из этих-же соображений авторов „Плана“ выясняется, что они под „борьбой за господство на море“ понимают достижение абсолютного или хотя-бы условного владения морем. Абсолютное владение морем достигается, как известно, уничтожением неприятельского флота, а условное—его заблокированием в его базе. Мы уже говорили выше, что к таким способам решения поставленных флоту стратегических задач можно притти только после всестороннего изучения этих задач и обстановки (в первую очередь—соотношение в силах противника). Между тем, авторы „Плана“ только

после этой своей формулировки стратегической задачи Черноморскому флоту,—формулировки, как мы видели, совершенно неправильной,—переходят к простому перечислению, (а не к изучению) состава морских сил противника, в результате чего приходят к заключению, что:

„В линейном флоте мы значительно слабее турок, не беря даже „Гебена".

„В крейсерах, если Германия не примет участия в нашем столкновении с Турцией (курсив наш), мы сильнее турецкого флота.

„С готовностью наших новых миноносцев, наш минный флот становиться сильнее турецкого".

Из этой оценки соотношения в силах,—совершенно, кстати необоснованной действительным сравнительным изучением своих и неприятельских сил,—мы отметим, прежде всего, вновь неясность представления авторов „Плана" о политической обстановке войны, на случай которой разрабатывался этот „План". Неужели можно представить себе универсальный план операций Черноморского флота, одинаково пригодный и на случай войны с одной только Турцией, и на случай, если в этой войне союзниками Турции и противниками России выступят такие мощные государства, как Германия и Австро-Венгрия? Ведь, не в одном только „Гебене" (и то уже представляющем существенное изменение в обстановке, ввиду его огромной скорости и мощных боевых качествах), будет заключаться изменение в обстановке; понадобится, ведь, максимальное сосредоточие всех усилий военной мощи России на западных ее границах, против наиболее грозных ее противников.

Но вернемся к оценке соотношения в силах и сделаем ее, за авторов „Плана"—хотя-бы в самых общих чертах, пользуясь сведениями о составе этих сил, данными в „Плане";

Силы Турецкого флота.	**Силы Русского флота.**
1) Линейные корабли. „Решад" и „Осман" (вооруж. гл. артил. на кажд.: X—13,5″ ор.; скорость 21 узл.).	1) Линейные корабли. „Евстафий", „И. Златоуст" и „Пантелеймон" (главн. вооруж. на каждом—IV—12″ ор.; скор. 16 узл.).
2) Линейный крейсер „Гебен" (главн. вооруж.—X—11″ ор., 27 узл.).	„Три Святителя" (IV—12″ ор., 16 узл.).
3) Старые лин. корабли: „Барбаросс Хайредин" и „Тургут Рейс" (главн. вооруж. VI—11″ ор., скор. 17 узл.).	„Ростислав" (IV—10″ ор.; 14 узл.).
„Мессудие" (II—9,2″ ор.; 15 узл.).	„Синоп" (главн. артил. снята; только 6″ орудия).

Итого, главное вооружение на линейных судах турецкого флота будет состоять из XX—13,5″/45 к. орудий, X—II″/50 к. орудий, VIII—II″/40 к. ор.; IV—11″/35 к. ор.; и II—9,2″/45 к. орудий.

Главное же вооружение линейных судов русского флота будет состоять из XVI—12″/40 к. ор., и IV—10″/45 к. орудий. Эскадренная скорость боевого ядра турецкого флота 21 узел; русского флота 16 узлов; при таком преимуществе в скорости, турецкий флот будет командовать дистанцией в бою, что позволит ему, в сущности, безнаказанно расстреливать русские корабли с дистанций, не доступных для менее дальнобойной артиллерии последних. Мы не говорим уже о гораздо менее сильном бронировании боевого ядра русского флота, по сравнению с его мощным противником.

Уже приведенных данных достаточно, чтоб определенно решить, что превосходство боевой мощи турецкого флота, в таком составе, над таковым-же русского флота настолько неоспоримо велико, что ни о каком бое между ними в море—хотя-бы с какими-нибудь шансами на успех для русского флота,—не может быть и речи. Как-же могли, при таком соотношении в силах, авторы „Плана“ ставить задачу русскому флоту — завоевать абсолютное или условное владение морем; что это—легкомыслие или полное невежество?

Посмотрим, теперь, как командование Черноморским флотом думало осуществить поставленную им задачу:

„Худший для нас случай движения турецкого флота к Севастополю, в то же время, является для нас желательным, так как приводит к бою на выгодной для нас позиции“...

„Наша операция должна заключаться в том, чтобы, выйдя из Севастополя со всеми силами, занять выгодную позицию для боя вблизи Севастополя и на этой позиции дать р е ш и т е л ь н ы й бой (курсив наш).

„Предел удаления этого боя от Севастополя определяется оперативной дальностью подводных лодок и водолетов (гидроаэропланов).

„Главной операции должна предшествовать вспомогательная, имеющая целью ослабить неприятеля до боя. Эта операция может быть успешна только в том случае, если мы будем хорошо знать неприятеля.

„Имея ввиду, что неприятель в это время находится еще в полной исправности, нам не следует рисковать более ценными судами; здесь должно быть широко использовано м а н е в р е н н о е заграждение плавающими минами с быстроходных миноносцев и крейсеров и неожиданные ночные аттаки миноносцев (последних при этом не жалея).

„Совсем иначе аттаки должны быть ведены после генерального боя, так как даже в случае поражения нашего линейного флота, раз только бой будет веден решительно, неприятель будет иметь настолько серьезные повреждения, что некоторые суда будут, вероятно, не в состоянии дойти до Босфора.

„Настойчивые аттаки для всего минного флота в это время могут, в результате, привести даже победоносный неприятельский флот к полному поражению".

„Таким образом, наша ближайшая операция распадается на три части:

а. Вспомогательная операция до боя: обнаружение неприятеля, определение его движения и торпедные на него аттаки.

б. Главная операция: выход и развертывание всех сил флота, занятие выгодной позиции и решительный бой на ней.

в. Использование торпедными аттаками, настойчивыми и решительными, повреждений неприятеля, полученных в генеральном бою...

„Кроме этого, могут быть выполнены вспомогательные операции, имеющие малое значение, а именно: постановка минных заграждений в Одесском заливе и у входа в Керченский пролив, а также забрасывание минами входа в Босфор (дрейфующими и неподвижными).

„Последнее может иметь серьезное значение, если постановка заграждения будет произведена в удачный момент и предупредит выход главных неприятельских сил из Босфора. Если-же момент этот будет упущен (это зависит, главным образом, от нашей разведки мирного времени), то это заграждение может явиться только средством некоторого замедления в движении их транспортов, а так же случайно может быть использовано для эксплоатации победы, если турецкий флот принужден будет стремиться отступать в Босфор

„Во всяком случае, эта операция, возможная до генерального боя только в виде рейда быстроходных судов, должна быть подготовлена, а наша дипломатия должна поставить в известность все правительства о том, что, в случае войны с Турцией, Босфор будет считаться нами военным портом воюющей стороны (что вполне естественно, раз в нем их военный порт и на берегах его поставлены батареи).

„Для выполнения намеченной операции, весь Черноморский флот сосредоточивается в Севастополе. Суда и отряды, могущие оказаться в момент начала войны вне Севастополя, стягиваются к нему со всею поспешностью".

Далее в „Плане" излагается расчленение Черноморского флота на соединения, которые мы не приводим здесь (хотя оно также нуждается в критике); остановимся лишь еще, прежде, чем перейти к обсуждению изложенной, самой существенной, части „Плана", на организации „Высшего Командования":

„На основании теоретических рассуждений и опыта японской войны, („Цесаревич"—28 июля, „Суворов"—в Цусиме), несомненно, что Командующий флотом должен быть на отдельном корабле и вне общего строя боевых линий.

„В Балтийском море специально флагманским кораблем является броненосный крейсер „Рюрик", а в английском и германском флотах особо построены флагманские корабли („Neptune" и „Deutschland", вместо которого теперь строится „Kaiser").

В Черном море пока такого корабля нет; поэтому временно, до готовности корабля „Императрица Мария", флагманским—будет эскадренный миноносец „Дерзкий", а для помещения штаба (канцелярия, типография и пр.) будет служить корабль „Георгий Победоносец".

Мы нарочно привели длинные выписки из рассматриваемого нами „Плана операций Черноморского флота на 1914 год",—выписки, охватывающие самую существенную часть этого „Плана",—чтобы подвести об'ективную базу под наше его обсуждение.

Итак, стратегической целью действий Черноморского флота его командование поставило достижение абсолютного или хотябы условного владения морем. Несмотря на подавляющий, не меньше чем тройной, перевес турецкого флота в силе и дальности артиллерийского огня; на огромное превосходство в скорости его боевого ядра, а также на значительно лучшее его бронирование,—командование Черноморским флотом, все же, предполагало достичь владения морем путем успешного, решительного боя с противником. На что оно могло рассчитывать; какими мерами оно предполагало уравновесить силы и обеспечить боевой успех своему флоту? Из приведенной выписки из „Плана" видно, что такими мерами должны были явиться: маневренное заграждение из плавающих мин, которые должны были ставить перед противником крейсера и быстроходные миноносцы; подводные лодки, повидимому, в позиционных положениях; атаки гидросамолетов и ночные аттаки миноносцев. Не говоря уже о степени действительности всех этих мер для ослабления противника, боевое ядро которого имело бы эскадренную скорость около 20 узлов, а „Гебен"—27 узлов,—для реализации этих операций малых судов требовалось бы непременное условие—непрерывная разведка противника, от самого его выхода из Босфора, на всем пути его следования к Севастополю. Какими средствами и в течение какого времени черноморское командование предполагало производить эту разведку? Разве можно было заранее определить, с какой либо точностью, день и момент выхода из Босфора к Севастополю турецкого флота? Простой подсчет районов плавания и количеста разведочных судов Черноморского флота покажет, что ни на какую длительную систематическую разведку в море они были не способны. А, при отсутствии такой разведки, неприятельский флот мог подойти к Севастополю ночью, забросать выходы из него минами, и с рассветом начать бомбардировку Севастопольских бухт и от Качи, и со стороны м. Фиолент, находясь сам вне обстрела 10″ береговых орудий. Пример обстрела

„Гебеном“ Севастопольского рейда 29 октября 1914 года красноречиво это подтверждает. Какой смысл имела-бы такая операция боевого ядра турецкого флота? Помимо уже вероятности нанести непосредственные повреждения судам Черноморского флота и Севастопольскому порту, такая операция боевого ядра турецкого флота имела-бы большой смысл, обеспечивая нападение, в это время, остальной части турецкого флота, с соответствующим десантом, на Одессу и Николаев, для разрушения гаваней, стоящих в них пароходов, портовых сооружений и складов, и, в особенности, уничтожения строющихся на Николаевских стапелях новых боевых судов Черноморского флота.

Таким образом, не говоря уже о тактической безрассудности решительного боя Черноморского флота с втрое более сильным его противником,—сама возможность своевременного выхода флота из Севастополя для такого боя с подходящим с моря неприятельским флотом ничем не была обеспечена; кроме того, такой план действий Черноморского флота, со средоточением всего его состава в Севастополе,—ни в какой степени не соответствовал основной задаче—обороне наиболее важного участка русского черноморского побережья и подвергал большой опасности тыловую базу Черноморского флота,—со всеми перспективами и возможностями его будущего усиления.

Учитывая большую работу, которую проделала русская военно-морская мысль в период между русско-японской и мировой войнами, трудно представить себе, чтобы само черноморское командование верило в исполнимость и целесообразность составленного им „Плана операций на 1914 год“. Справедливость такого сомнения подтверждается, во первых, приведенными в „Плане“ составами сил обоих сторон: если черноморское командование базировало рассматриваемый нами „План“ на уверенности, что англо-французские морские сили не пропустят в Дарданеллы австрийский флот, то, с тем большим правом, оно могло рассчитывать, что британское правительство не выпустит из своих портов строившиеся в них турецкие дредноуты,—на что уже имелись, повидимому, определенные обещания; пропуск в Дарданеллы „Гебена“,—хотя и случился в действительности, благодаря, как мы полагаем, умышленному попустительству британского правительства и командования,—также не мог казаться столь вероятным черноморскому командованию 28 декабря 1913 года (дата подписания „Плана“ адмиралом Эбергардтом).

Чем можно об'яснить эти, столь преувеличенные, рассчеты черноморского командования, в его „Плане“, о составе сил противника? Если не поместить в состав сил турецкого флота строившихся в Англии линкоров и лин. крейсера „Гебен“, то боевая сила турецкого флота окажется много ниже русского флота,—что могло потребовать от его командования постановки каких-то активных, весьма сложных задач, например, против Босфора. На такое широкое активное оперативное творчество не

было способно тогда ни Высшее командование, ни командование Черноморским флотом; царское правительство, в то время, пыталось разрешить стратегические задачи дипломатическим путем, встречая в этом направлении сочувствие „союзников". Отсутствие такой большой активной задачи, при реальном соотношении в силах обеих сторон, т. е. при действительном большом превосходстве сил русского Черноморского флота над турецким, оставляло, в сущности, Черноморский флот без определенных, ориентирующих его боевую подготовку, стратегических задач: нельзя-же было, при реально существовавшем соотношении в силах с турецким флотом, предполагать какие-бы то ни было активные операции турецкого флота против русских берегов и ставить, поэтому, русскому флоту задачи узкой обороны морских подступов к этим берегам. Оставалась, правда, еще реальная задача русскому флоту—оказывать содействие частям Кавказской армии, действующим в Лазистанском районе. Но эта задача, при которой наш Черноморский флот мог-бы попасть в подчиненное положение к сухопутному командованию, менее всего тогда могла улыбаться и морскому министерству, ревниво отстаивавшему свою самостоятельность, и, в особенности, командованию Черноморским флотом. Нам представляется, что совокупность всех этих причин и соображений и заставила черноморское командование основать свой „План" на большем превосходстве сил турецкого флота, а основную идею его фактического замысла облечь в героическую форму решительного боя с этими превосходными силами. Мы полагаем, что черноморское командование не верило, что в действительности ему придется осуществлять этот „План", но существование его в этом виде: 1) ставило в мирное время перед Черноморским флотом конкретную стратегическую задачу, по которой, сравнительно не сложно, не отступая от привычных, общефлотских традиций, можно было ориентировать планы практической подготовки флота (морской бой, в этом отношении, гораздо более простая операция, чем десант и совместные действия флота с армией); 2) постановка такой стратегической задачи Черноморскому флоту придавала ему в мирное время самостоятельное, великодержавное значение, что не только обеспечивало его командование, в частности, и морское ведомство вообще, в позиции независимости от военного ведомства, но даже позволяло им настаивать на расширении круга их власти на Севастопольскую крепость и вообще на приморскую оборону; 3) героическая форма решения поставленной Черноморскому флоту его-же командованием стратегической задачи выставляла в выгодном освещении это командование в глазах высшей государственной власти; 4) эта-же героическая форма решения поставленной Черноморскому флоту стратегической задачи избавляла его командование от обязанностей в мирное время готовить флот и средства для активной операции против Босфора а, следовательно, во время войны, если-бы последняя стратеги-

ческая цель вновь была-бы поставлена на очередь, от ответственности за неподготовку к ее решению; 5) основной-же причиной такого „Плана“ мы полагаем то, что ни черноморское командование, ни само морское министерство не верило, чтобы Турция, до крайности ослабленная внутренними потрясениями и двумя неудачными войнами, решилась вообще, в близком будущем, на какое-бы то ни было военное выступление против России и ее союзников,—хотя-бы даже и в случае европейской войны. На роль Черноморского флота, в случае такой войны, его командование смотрело, как на демонстративную, долженствовавшую еще более укрепить турецкое правительства в его мирных намерениях. Подготовка Черноморского флота к героически активной обороне русских берегов путем решительного боя с много превосходящими силами противника, проверенная военно-морской игрой командного состава этого флота весной 1914 года, в которой противник, понеся большие потери от атак русских минных судов и подводных лодок, принужден был отступить к Босфору,—содействовала такой демонстрации его боевой силы и искусства. Этой же демонстративной роли Черноморского флота вполне соответствовали и его ежегодные обходы Анатолийского побережья Турции, с остановками, практическими упражнениями и даже с практикой устройства маневренных баз в главнейших портах этого побережья...

Давно уже ожидавшаяся великая европейская война, наконец, разразилась 1 августа 1914 года. Турция оставалась пока нейтральной: в состав ее морских сил не вошли построенные в Англии дредноуты; зато, через двенадцать дней после начала войны, в Константинополь пришли „Гебен“ и „Бреслау“, прорвавшиеся в Дарданеллы из Средиземного моря. Союзная дипломатия, однако, не теряла надежды на удержание Турции от враждебного выступления; с блистательной Портой велись соответствующие переговоры. В крайнем случае, если-бы вступление Турции в войну все-же оказалось неизбежным, союзная дипломатия, в особенности английская, считала существенно важным, по соображениям общей политики, чтобы „война была вызвана самой Турцией“, а не какими либо действиями с нашей стороны. Русское Верховное командование, повидимому, сперва не разделяло этой точки зрения и в своей директиве от 19-го августа 1914 года предложило адмиралу Эбергардту считать „Гебен“ и „Бреслау“, независимо от поднятого на них флага, германскими военными судами и, если-бы Эбергардт считал для себя выгодным атаковать неприятеля сейчас-же после выхода „Гебена“ в Черное море, не дожидаясь агрессивных действий с его стороны, оно разрешало это выполнить.

Только через полтора месяца, вероятно под давлением министерства иностранных дел, эта директива Верховного командования была заменена другой, в которой предлагалось „не искать

встречи с турецким флотом, если он не займет явно угрожающего положения".

Но черноморское командование не искало этой встречи и в те полтора месяца, в которые оно имело полное carte blanche на это от Верховного командования. Обходы Черноморским флотом, в этот период, Анатолийского побережья должны были, повидимому, играть опять-таки демонстративную роль, в целях удержания Турции от войны. Получив-же вторую директиву, Эбергардт настолько проникся ее содержанием, что, выходя с флотом в море для практических упражнений,—он не удалялся от Севастополя дальше, чем на 60 миль, во избежание встречи с турецким флотом. Основная идея „Плана операций на 1914 год", видимо, продолжала господствовать в этих упражнениях; в них все еще предполагалось, что и „Гебен", выйдя из Босфора, непосредственно пойдет к Севастополю для дуэли с русским флотом; Черноморский флот, поэтому, практиковался, во время этих упражнений, в выполнении специально разработанного его штабом плана боя с „Гебеном"; тактическое развертывание флота, с приведением противника на курсовой угол 90°; централизованная стрельба со всех линкоров по одной цели, управляемая со второго корабля,—словом, все основные идеи боя, нашедшие столь яркое выражение во время первой боевой встречи с „Гебеном" 5-го ноября того же 1914 года,—были заложены и практически прорабатывались Черноморским флотом во время этих его учебных упражнений.

Верил-ли, в это время, адмирал Эбергардт и его штаб в неминуемую близость войны с Турцией? Предупреждения со стороны оффициальных органов и агентуры об усложнявшемся политическом положении в Константинополе и о близости войны получались черноморским командованием за это время в изобилии и своевременно,—как это видно из настоящей книги. За неделю до войны Эбергардт был уведомлен министром иностранных дел о том, что „в связи с полученным Турцией от Германии золотом, возможно в ближайшие дни ее выступление против нас". Наконец, накануне нападения германо-турецких боевых судов на Одессу, Севастополь и другие русские порты,—черноморское командование получило из министерства-же иностранных дел сообщение, что „по достоверным сведениям Турция решила 15 октября немедленно об'явить войну". Трудно, повидимому, верить в то, во что не хочется верить; адмирал Эбергардт, как и его штаб, как нам представляется, не хотел войны и не верил в нее. Он сам доносил морскому министру, после нападения турецкого флота, что ожидал военных действий со стороны Турции не раньше весны 1915 года. Получив ряд радио-сообщений с парохода „Александр Михаилович" о выходе турецкого флота, с „Гебеном" во главе, в море и вышеуказанную телеграмму министерства иностранных дел, он отправляет лучший минный заградитель, со специальным запасом мин, предназначенных для заграждения Босфора, из Севастополя, без всякой охраны,

в Ялту, для второстепенного, чуждого его боевому назначению, поручения. На случай ночного возвращения „Прута" в Севастополь, он оставляет незамкнутым на ночь крепостное минное заграждение; он оставляет всю минную бригаду на якоре на совершенно открытом Евпаторийском рейде. Только в 8 ч. 35 м. вечера, Командующий флотом об'явил по радио всему флоту о серьезности политического положения и о выходе в море турецкого флота, приказав, одновременно, флоту приготовиться к рассвету следующего дня к походу.

Охрана подходов к Севастополю ночью была возложена только на один дивизион старых миноносцев, а всей остальной минной бригаде было приказано приготовиться в поход только к 6-ти часам утра, т. е. к рассвету. Легко было бы представить себе, в каком положении оказалась бы на открытом Евпаторийском рейде минная бригада, если-бы с рассветом на этом рейде появились турецкие крейсера.

Еще более формальной оказалась охрана Одесской гавани,— несмотря на то, что даже в вышеупомянутой военно-морской игре, которая велась в Черноморском флоте весной,—старые корабли и миноносцы турецкого флота, в то время, как его главные силы подходили к Севастополю, произвели нападение на Одессу. Тем более возмутительной представляется нам недостаточность мер, принятых для охраны Одесского района, что верховное командование, вскоре после начала мировой войны, специальной директивой поставило черноморскому командованию основную задачу—не допускать высадки неприятельских десантов на черноморское побережье, при чем наиболее угрожаемым районам признавался северо-западный район Черного моря, т. е. район Одессы и Николаева, оголенный, с начала мировой войны, от сухопутных войск. Мы не будем повторять здесь описания всех мер, принятых черноморским командованием по охране Одесского района, так как таковые подробно описаны и разобраны автором настоящей книги; трудно представить себе более неудовлетворительную организацию такой охраны. Несомненно, эта организация была детально известна Командующему Черноморским флотом и его штабу, которых нельзя, все-таки, обвинять в таком вопиющем военно-морском невежестве и в полном игнорировании даже опыта войны с Японией, чтобы допустить, что они могли удовлетвориться такими мероприятиями, если-бы действительно верили в близкую неминуемость военного выступления Турции и нападения ее флота на русские порты. Надо, ведь, учитывать и то, что операции, выполненные „Гебеном" и другими турецкими судами в ночь на 16 (29) октября,— имели более эффектный, чем реальный, характер; никакого серьезного ущерба русским портам они принести не могли. Совершенно, однако, другая была бы картина, если-бы, с рассветом 29-го октября, „Гебен" появился, как это имело место и на самом деле, перед Севастополем, имея при себе миноносцы и минные

заградители, а вместо ночного набега миноносцев на Одесскую гавань, набега лихого, но мало полезного, и вместо еще более бесполезных набегов турецких крейсеров на Феодосию и на Новороссийск,—в Одесском районе с утра появился бы весь остальной турецкий флот, т. е. два старых линкора, крейсера, миноносцы, с соответствующим количеством транспортов, и приступил-бы, под прикрытием своего артиллерийского огня, к высадке десанта, имеющего целью уничтожение военного судостроительства в Николаеве и пароходов, стоявших в гаванях Одессы, Николаева и Херсона. Как мы знаем из действительных поступков адмирала Эбергардта, он не вышел бы из Севастополя, пока перед выходом из него находился бы „Гебен", опасаясь поставленных сопровождавшими его судами минных заграждений, тралить которые днем, в виду присутствия противника, было бы затруднительно; ночной выход флота из Севастополя в море с тралами не практиковался. Один „Гебен", со состоящими при нем судами, мог бы блокировать Севастополь трое-четверо суток, в течение которых турецкая операция в Одесском районе могла бы быть уже успешно выполнена. Результаты такой операции были бы огромны: уничтожена была бы на все время войны возможность усиления Черноморского флота, старые корабли которого уже требовали капитального ремонта и на длительное и интенсивное ведение военных действий были неспособны; уничтожена была бы также большая часть русского транспортного флота, находившегося в Черном море, что пресекло бы всякие, возможные в будущем, угрозы русских десантных операций на турецкое побережье; мы не говорим уже о непосредственных, огромных убытках, которые получились бы, вследствие уничтожения портовых сооружений в главных русских экспортных портах на Черном море,—в Одессе, Николаеве и Херсоне.

Мог ли бы адмирал Эбергардт и его штаб не учитывать такой опасности, стоявшей перед порученным особой его бдительности верховным командованием Одесским районом, если-бы он действительно был проникнут убеждением неизбежности близкого начала войны с Турцией? Какая в этом отношении разница с той бдительностью и настойчивой инициативой, которую проявил на севере, в Балтике, другой командующий русским флотом, адмирал Эссен, в дни, непосредственно предшествовавшие войне с Германией?

Нам остается немного добавить к характеристике боевой подготовке Черноморского флота перед мировой войной, которую мы пытались набросать выше.

Мировая война охватила, наконец, 29 октября (н. ст.) своим пожаром и Черное море. Действительные обстоятельства и события этой войны поставили перед Черноморским флотом и его командованием те задачи, к которым они не готовились. Выпол-

нение этих задач выливалось, большей частью, в операции флота против берега и, в главном, могут быть разделены на два рода: 1) операции по блокаде Гераклийского угольного района и 2) операции по содействию сухопутному отряду Ляхова, действовавшему на Лазистанском прибрежном театре. Первые операции выполнялись черноморским флотом под давлением требований союзников; вторые—под давлением сухопутного командования. Непосредственное выполнение обеих этих задач, при свободном стратегическом маневрировании на всем пространстве Черного моря германских крейсеров „Гебена" и „Бреслау", требовало от Черноморского флота огромного и такого длительного напряжения сил, на которое он не был способен, даже несмотря на быстрый рост его состава и боевой силы. Никакой инициативы в постановке Черноморскому флоту самостоятельной задачи по завладению морем, его командование ему не ставило; оно „терпело, но не вело войну". Верховное командование, требуя периодически от адмирала Эбергардта более энергичных действий, также остерегалось ставить ему более широкие конкретные задачи.

Неуклюжесть, бедность и примитивность замысла, отсутствие в нем активного порыва. стремление застраховать его выполнение от неибежного на войне риска,—проникали операции, выполнявшиеся Черноморским флотом в период командования им Эбергардта. В то-же время систематически погашалась боевая инициатива личного состава флота; штаб стремился все предусмотреть и расписать.

Было заметно, как развивалась эта инициатива на его отрядах, которые на длительное время отрывались от Севастополя и, выполняя операции в отдаленном от него районе, выходили из под непосредственного руководства и влияния Командующего флотом и его штаба. Особенно это наблюдается на действиях Батумского отряда Черноморского флота, в его операциях у Лазистанского побережья. Отдельные начальники успевали сохранить в себе волю к войне и творческую способность, даже в условиях близкого соприкосновения с черноморским командованием. К таким, правда, немногим, начальникам принадлежал Начальник Высадок адмирал Каськов, подобравший себе и соответствующий штаб. Отличная техническая и организационная разработка им десантных операций, выполняемых Черноморским флотом у Лазистанского побережья, составляет то немногое положительное наследство боевого опыта, которое оставил нам старый Черноморский флот эпохи мировой войны.

Зато операции Черноморского флота по блокаде Гераклийского угольного района, а также вообще все его операции, проводившиеся непосредственно его командованием, поражают бедностью своего замысла и бесталантностью их выполнения. Только в качестве отрицательных примеров, —

также имеющих свою полезность при изучении опыта войны,— оправдывается их описание в настоящей книге. Но этот, столь ярко отрицательный, характер этих операций Черноморского флота требует, для поучительности своего изучения, объяснения его источников,—что мы и попытались, частично конечно, сделать в настоящем введении.

10/III—1927 года.

Б. Жерве.

От составителя.

Содержание настоящей книги не исчерпывает всех операций флота против берега на Черном море в войну 1914—1917 гг., где боевая деятельность обоих сторон преимущественно носила характер действий против берегов. Пределы книги позволили охватить лишь некоторые операции, являвшиеся наиболее типичными для данного театра. Так, из многочисленных операций Черноморского флота против Угольного района (Зунгулдак-Эрегли) взяты лишь наиболее характерные по замыслу, использованию средств флота и по обстоятельствам, сопровождавшим их выполнение. Более полно охвачены и описаны совместные действия флота и армии на побережьи Лазистана, начавшиеся борьбой в пограничном Батумском районе и кончившиеся занятием Трапезонда и Платаны.

Не всегда достаточная полнота архивных источников, необходимых для установления фактической версии ряда операций, впервые появляющихся в печати, побудила составителя кроме оффициальных документов использовать при описании и имевшиеся по данному театру материалы неоффициального характера. Поэтому составитель широко прибегал к примечаниям, вводя при их помощи или дополнительные данные, имевшиеся у него, или указывая на существующие сомнения. В связи с этим, настоящий труд ни в коем случае не может рассматриваться, как история войны на данном театре или как отдельные главы этой истории; по своему существу настоящий труд является лишь *описанием* отдельных операций, отвечающих данному заданию.

Переходя к существу самого труда составитель считает необходимым предпослать несколько слов по вопросу об общем характере оперативного руководства Черноморским флотом в войну 1914—17 гг.

Объективное изучение боевой действительности на черноморском театре в мировую войну заставляет признать, что оперативное руководство Черноморским флотом было не на высоте тех требований, которые предъявляла ему обстановка, а большинство проведеных им операций представляют собой далеко не положительные образцы оперативного творчества.

Причины тому, проистекавшие из качеств самого командования и особенностей оперативного руководства, следует искать также и в тех условиях, в которых проходила боевая подготовка Черноморского флота после русско-японской войны в период с 1906 по 1914 г., ознаменовавшийся серьезной и упорной работой личного состава флота над воссозданием морской силы.

Ввиду того, что военный разгром прежде всего отразился на Балтийском флоте, полностью входившем в состав уничтоженных тихоокеанских эскадр, все внимание правительственных и морских кругов было в первую очередь обращено на вопросы обороны Балтийского театра и это предопределило направление всей последующей созидательной деятельности морского ведомства. Центр возрождения находился на севере, здесь же были сосредоточены и лучшие силы флота, которые во главе с только что созданным Морским Генеральным Штабом направили свою энергию на разрешение сложной балтийской проблемы и это определило забвение интересов театра черноморского. Черноморский флот не испытал боевого разгрома непосредственно, сохранил свое боевое ядро и, имея противником слабую на море Турцию, не подвергся той всесторонней переоценке, которая была произведена флоту Балтийского моря. И в то время, когда в процессе борьбы с рутиной, совершенствования военных идей и развития морской науки Балтийский флот непосредственно питался всем, что давалось анализом полученного боевого опыта, пропущенного через научный фильтр и техническую проверку, Черноморский—оставался в стороне от этой работы и только временами привлекал к себе некоторое внимание верхов, однако, недостаточное для решительного пересмотра коренных вопросов в соответствии с особенностями этого театра.

Поэтому к тому времени, когда вопросы обороны Балтийского моря в основном получили то или иное разрешение, Черноморский флот продолжал держаться прежних рутинных шаблонов и в областях боевой подготовки и в отношении оборудования театра. И если скудость ассигнуемых средств предопределяла для черноморского командования невозможность развить тот же темп деятельности, который был взят на Балтийском море, то во всяком случае это не должно было в той же мере отражаться на применении к делу военно-морской обороны, новых идей, вылившихся из анализа боевого опыта, который в первую очередь должен был принадлежать русскому флоту. Между тем, именно эти идеи и этот опыт не имел в Черноморском флоте правильных выразителей. Упустив возможность проделать ту серьезную работу по проверке вероятных условий борьбы на данном театре в соответствии с его особенностями, как это систематически производилось в Балтике, Черноморское командование ограничивалось лишь формальным применением новейших данных, следствием чего и достижения в областях

боевого опыта воспринимались или вне зависимости от обстановки, или в извращенном виде. Здесь нередко создавалось превратное понимание местных оперативных требований, направлявшее работу живых сил флота в русло схоластики и примитивного понимания своих задач.

Изучение имеющегося материала говорит, что в результате этой системы подготовки флот Черного моря не имел ни детально разработанного и проверенного маневрами плана войны, ни изученного театра, ни должного знания противника, а отсутствие четко намеченных операционных направлений поставило флот лицом к лицу с непредвиденными объектами боевых операций.

Отсюда большинство событий войны, начиная с момента ее внезапного объявления, оказались неожиданными для командования и непредвиденными в плане подготовки флота. Отсюда—исключительная осторожность и нерешительность руководства, неуверенность в силах флота, централизация его боевого управления, лишение необходимой инициативы частных начальников, постоянные опасения риска и стремление избежать длительных обязательств для флота по отношению к тем объектам, борьбы с которыми командование ранее не предвидело. Отсюда—вынужденность ряда поступков под давлением свыше, оперативная импровизация, являющая порой образцы граничащие с невежеством. Отсюда—предвзятое желание держать флот в кулаке для решительного боя на подготовленной позиции в несбыточной надежде, что противник вопреки явной для себя невыгоде, даст тому возможность и т. д.

Поэтому, приведенные в настоящем труде примеры не представляют собой специально выбранных образцов операций, на особенностях которых можно было бы подчеркнуть тот или иной дефект оперативного творчества. Они являются лишь типичными примерами в ряду длинного ряда операций всей войны, свидетельствующими о том, что вопросы борьбы флота с берегом, также как и берега с флотом, не были своевременно поставлены и разрешены на черноморском театре в планах боевой подготовки флота и создания средств береговой обороны.

Составитель приносит благодарность за помощь советами и указаниями Б. Б. Жерве, взявшему на себя общее редактирование, М. А. Петрову, давшему ряд ценных указаний в процессе работы, В. К. Лукину, любезно предоставившему ряд своих трудов и обработанных материалов по войне 1914—1917 гг. на Черном море, и Н. Н. Алихову, оказавшему широкую помощь в деле отыскания и подбора необходимых архивных материалов, чем в значительной степени была сокращена и облегчена работа по составлению труда.

Источники и материалы.

Е. Н. Квашнин-Самарин. Дневник историографа флота.

В. К. Лукин. Заметки по боевой деятельности Черноморского флота в войну 1914—1917 г.

В. К. Лукин. Перечень событий и боевых действий на Черноморском театре за 1914—1917 г.

В. К. Лукин. Статьи и исследования по отдельным операциям на Черном море из журнала „Морской Сборник" за 1920—1926 гг.

А. Зайончковский. Мировая война 1914—1918 гг. Общий стратегический очерк. 1924 г.

М. А. Петров. Подготовка России к мировой войне на море. 1926 г.

М. А. Петров. Оборона берегов в опыте последних войн России 1926 г.

K. Jagow, Daten des Weltkrieges. 1921 г.

Морской Сборник. 1920—1926 гг. Статьи по войне 1914—1917 гг. на Черном море.

В-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 гг. на море (Мориском), Сборник № 1.

Архив войны 1914—1917 гг. на море б. В.-Морской Исторической Комиссии по исследованию и использованию опыта войны на море (№№ дел указаны в соотвествующих местах текста)—ныне Архив войны при В.-Морской Академии РККА.

Все даты обозначены по старому и новому (в скобках) стилям.

Бомбардировка Севастополя „Гебеном“ 16 (29) октября 1914 г.

Бомбардировка Севастополя „Гебеном“ сама по себе не представляет крупного эпизода борьбы флота с берегом, но она сопровождалась рядом таких обстоятельств и протекала при такой обстановке, которая дает весьма обширный материал для суждений по вопросу обороны баз флота. Поэтому, мы считаем существенно полезным развернуть тот фактический материал, который сгруппировался вокруг самого факта бомбардировки.

Подробное освещение политической обстановки не входит в нашу тему, а потому для обрисовки ее мы вкратце укажем лишь на обстановку последних дней на Черном море перед началом военных действий, не касаясь политических подробностей и стратегических директив, которые, в той или иной степени, могли влиять на поступки и решения командования,

Продолжительное колеблющееся поведение Турции в вопросе выступления на стороне центральных держав отсрочило начало военных действий на черноморском театре почти на три месяца. Это позволяло в полной мере вести тщательное наблюдение за изменением настроения правительственных и общественных кругов Турции и, таким образом, по наростанию тех или иных тенденций, предвидеть момент разрыва и вероятный план действий на первое время.

Вхождение „Гебена“ и „Бреслау“ в состав турецких морских сил не оставляло никаких сомнений относительно истинных намерений Турции. Весь вопрос был только в определении времени ее выступления. Таким образом, основной задачей дипломатии и тайной разведки было установление тех признаков, за которыми непосредственно могло последовать активное выступление. При том серьезном изменении военной обстановки на Черном море, которая создавалась с появлением здесь „Гебена“ и „Бреслау“, трудно было сомневаться, что одним из главных побуждений к выступлению будет являться возможность использования для Турции того выгодного соотношения сил на море, которое явно было не в пользу устаревшего боевого ядра флота России на Черном море.

Поэтому, перед черноморским командованием была дилемма—или настаивать на необходимости разрешить создавшееся положение внезапным ударом, выработав способ и найдя для того случай, с целью восстановления прежнего соотношения сил, или подготовиться ко всем возможностям, которые имелись в распоряжении неприятеля, обладавшего этими двумя вполне современными судами.

Директивы политического характера были формулированы министром иностранных дел в его телеграмме от 16 (29) августа 1914 г. следующим образом:

„ ... сам по себе выход „Гебена“ в Черное море не означает разрыва и меры против него допустимы только в случае полной уверенности в успехе. С общей политической точки зрения, разделяемой Францией и Англией, весьма важно, чтобы война с турками, если бы она оказалась неизбежной, была вызвана самой Турцией. Все „эти соображения склоняют меня к выводу о нежелательности инициативы разрыва с Турцией с нашей стороны“.

Однако, это мнение не было согласовано со взглядами Верховного командования, которое через три дня, т. е. 19 августа, на предложение адм. Эбергарда считать „Гебена“ и „Бреслау“ в случае появления их в Черном море даже под турецкими флагами—судами германского флота и принять все меры для защиты от их покушений, ответило, что „если бы Эбергард считал для себя выгодным аттаковать неприятеля сейчас же после выхода „Гебена“ в Черное море, не дожидаясь агрессивных действий с его стороны, оно разрешает это выполнить“.

Но столь решительное согласие через полтора месяца было отменено другой директивой „не искать встречи с турецким флотом, если он не займет явно угрожающего положения“ [1]).

Таким образом, черноморское командование получало указание не вызывать разрыва и в будущем.

Между тем, и оффициальные русские представители в Турции, и агентура доносили о расширяющихся военных приготовлениях турок. Эти донесения, поступавшие в изобилии, говорили в одинаковой степени о наличии предвоенным мер как в самом Константинополе, так и в отделенных вилайетах Малой Азии. Сводка этих данных определенно рисовала планомерную картину подготовки к войне, вырисовывавшуюся все ярче и ярче. Большинство из этих сведений передавалось черноморскому командованию и оно не могло не видеть того наростания опасности, которое уже отмечалось повсеместно.

На сколько тревожной была обстановка уже в сентябре свидетельствует сообщение русского посла в Константинополе Гирса, переданное адм. Эбергарду по радио 6 сентября:

---

[1]) Телеграмма Ставки № 73 от 30 сентября (13 октября) 1914 г. Д. № 13779.

„Ввиду непрекращающихся слухов о предстоящем выходе „Гебена“ и „Бреслау“ в Черное море, слухов решительно опровергаемых членами правительства, полагал бы своевременным принятие В. В. необходимых к защите побережья мер, заминирование портов и прочее“.

Два дня спустя, 3 сентября, это предупреждение было подтверждено и Ставкой, сообщавшей:

„Получаемые из Константинополя известия почти не дают надежды на сохранение мира. Надо ожидать выступления Турции. Весьма вероятна минная атака или постановка заграждения у Севастополя до объявления войны“ (тел. № 55).

7 (20) октября адм. Эбергард был уведомлен телеграммой Сазонова, что „в связи с полученным Турцией от Германии золотом, возможно в ближайшие дни выступление ее против нас“.

На следующий день было получено новое извещение, что Турция подписала протокол, коим обязывалась к немедленному военному выступлению, когда, в счет обещанного денежного пособия, она получит от Германии два миллиона фунтов. После 8 (21) октября, министерство иностранных дел почти ежедневно извещало об ухудшающемся политическом положении. Наконец, 15 (28) октября в 5 ч. 30 м. дня было получено сообщение, что „по достоверным сведениям Турция решила 15 (28) октября немедленно объявить войну“.

Таким образом, недостатка в предупреждениях не было.

14 (27) октября в 8 ч. 30 м. утра Черноморский флот, в составе 6 линейных кораблей, 3 крейсеров, 16 миноносцев, 1 кан. лодки и 1 заградитель („Прут“), вышел в море для маневрирования, имея полные запасы снарядов и топлива.

Согласно директивам Ставки о нежелательности дальних походов к берегам Турции, во избежание всего, что могло бы вызвать или ускорить войну с Турцией, адм. Эбергард решил на этот раз держаться вблизи Севастополя и выполнить некоторые стрельбы и практику в маневрировании [1]).

Находясь в море, флот получил в 8 ч. 35 м. вечера радио от одного из пароходов, совершавших рейсы в Константинополь, что им в море, около 5 ч. 30 м. дня, были встречены в 5 милях от проливов „Гебен“, „Бреслау“, „Гамидие“ и миноносцы. Около 10 ч. 20 м. утра 15 (28) октября на возвратном пути флота в Севастополь, Командующий получил снова радио с парохода „Александр Михайлович“ о том, что на высоте Амастро им был встречен „Гебен“ с двумя миноносцами, курсом на Керемпе.

---

[1]) В своих показаниях морскому министру, расследовавшему обстоятельства событий 16 (29) октября, адм. Эбергард пишет, что, в связи с директивами Ставки, ясно говорившими, что Верховному командованию нежелательно все, что могло бы вызвать или ускорить войну, он „был принужден ограничиться плаванием у Севастополя для стрельб и маневров и ожиданием дальнейшего развития событий“. Дело № 661.

Это повторное сообщение почему-то потребовало со стороны командования проверки и, когда флот подходил к Севастополю, им было сделано распоряжение о запросе посла и морского агента в Константинополе—верно ли сообщение о выходе турецкого флота в море и где находятся его суда.

В 1 ч. 30 м. дня 15 (28) октября, когда флот уже входил на рейд, флаг-капитан по оперативной части штаба командующего, кап. I р. Кетлинский, запросил по радио пароход „Александр Михайлович": „Уверены ли, что видели „Гебен". В 4 часа был получен ответ: „Гебена" прекрасно знаю".

За это время флоту было объявлено „третье положение" [1]), транспортам „четвертое" и сделан сигнал—„адмирал принимает в экстренных случаях". Сам командующий со штабом перешел с флагманского корабля на „Георгий Победоносец" [2]).

Почти одновременно с приходом флота, командующий приказал заградителю „Прут" приготовиться немедленно к походу. Целью этой посылки являлась перевозка из Ялты в Севастополь одного батальона 62 пех. дивизии, которая, по требованию Ставки, должна была быть срочно отправлена из Крыма на фронт. Один из батальонов был расквартирован в Ялте, и теперь, чтобы не задержать отправления дивизии, командующий флотом решил перевезти его морем. Так как никаких, по мнению штаба, готовых транспортных средств у флота не имелось, решено было послать заградитель „Прут", который только что ходил с флотом в поход и, таким образом, был в полной готовности.

Примечание. Распоряжению о посылке в море в столь напряженное время слабо вооруженного транспорта, и при том специального назначения, с а о д н и м б а т а л ь о н о м, место расположения которого (Ялта) находилось всего в 80 километрах от Севастополя трудно найти оправдание, тем более, что на „Пруте" находился полный запас мин в количестве 750 и при том мин лучших образцов (типа вахтенных и для постановок на больших глубинах). Все остальные заградители черноморского флота „Ксения" „Алексей" „Георгий" и „Константин" вместе имели на себе запас около 800 мин, таким образом „Прут" один заключал в себе 50% заградительных возможностей. Первой операцией, которую должен был осуществить флот при наличии уже угрожающих симптомов, была постановка минного заграждения, как это и предусматривалось планом кампании. Поэтому, даже отсутствие „Прута" (не говоря уже о риске его потери) ослабляло осуществление первых мер предосторожности.

---

[1]) Значение «положений» флота см. приложение № 1.

[2]) Старый броненосец уже выведенный в резерв и стоявший на рейде у входа в Южную бухту в качестве брандвахты. На нем находилось управление охраны рейда и помещался Командующий флотом со своим штабом.

В своем ответе на поставленный вопрос о причинах посылки „Прута“, Эбергард доносил морскому министру: „Телеграмма Ставки требовала немедленно отправить 62 пех. дивизию, а так как батальон из Ялты шел бы 4 дня, то я послал заградитель „Прут“, как единственный в то время транспорт под парами (он был с флотом в море на маневрах). В моем распоряжении были годные для перевозки войск только „Прут“, „Кронштадт“ и 4 заградителя. На заградителях, так же, как и на „Пруте“, были мины, но более современные. „Кронштадт“ [1]) для нас более ценен, чем „Прут“.

В 5 ч. вечера (приблизительно через час после ответной телеграммы с „Александра Михайловича“ о „Гебене“) заградитель „Прут“ снялся с бочки и вышел в Ялту. Полчаса спустя, когда „Прут“ еще не повернул за Херсонский маяк, была получена уже упомянутая нами телеграмма о намерении Турции об'явить войну 15/28 октября.

В 8 ч. 35 м. Командующий флотом об'явил флоту по радио: „Положение весьма серьезное. „Гебена“ с двумя миноносцами видели около Амастро. С рассвета „положение первое“. Госпитальным судам—тоже к 9 часам, транспортам [2]) пока—четвертое“.

За это время флот энергично принимал уголь до полного запаса и к 10 ч. веч. закончил приемку.

Необходимо отметить, что в это время минная бригада, в составе 15 миноносцев, находилась в районе Евпатории, где производились торпедные стрельбы. С возвращением флота в Севастополь, она продолжала стоять в Евпаторийском заливе. Когда на бригаде было получено извещение о серьезности положения, Начальник бригады передал в 11 ч. ночи по радио: „ввиду серьезности положения, полагал бы необходимым иметь полный запас топлива. Жду распоряжений“. На это ему было отвечено: „Приготовьтесь к бою, возвращайтесь в Севастополь, подходя в обстрел батарей и к минному заграждению не ранее рассвета. В случае появления неприятеля, вскройте пакет 4Ш“ [3]).

Одновременно, как бы наведенное на размышление радиотелеграммой Начальника минной бригады, естественно озабаченного судьбой своей бригады, командование дало радио „Пруту“: „Ночь держитесь в море. После рассвета возвращайтесь в Севастополь, вскрыв, если явится неприятель, пакет 4Ш“. И одновременно было дано общее радио „Пруту“, „Дунаю“, „Бештау“,

---

[1]) Тр. «Кронштадт» был плавучей мастерской и под категорию транспортов для перевозки войск мог быть подведен с большой натяжкой.

[2]) Под транстортами надо понимать заградители.

[3]) Условное обозначение пакета с распоряжениями на случай войны.

„Дыхтау", начальнику обороны Керченского пролива: „завтра приготовиться ставить мины" [1]).

Для дозорной службы в море был выделен из состава минной бригады 4-ый дивизион, которому по радио было сообщено: „В море „Прут", будьте осторожны. В случае появления неприятеля поддержите „Прут".

Остальной минной бригаде было приказано приготовиться к походу к 6 ч. утра и иметь пары во всех котлах.

Ночь на 16 (29) октября.

Таким образом, дислокация флота к полночи 16 октября была следующей:

Главные силы—все линейные корабли, крейсера—на Большом рейде в Севастополе, здесь же 4 заградителя с полным запасом мин. Все боевые суда—в полной боевой готовности с поднятыми парами. Заградители—без паров. Минная бригада в Евпаторийском заливе в 6 часовой готовности. В море: в дозоре дивизион из трех миноносцев между Севастополем и Евпаторией и „Прут" между Ялтой и Севастополем.

В Одессе—кан. лодки „Донец" и „Кубанец" и заградитель „Бештау"; у Очакова—заградитель „Дунай".

В Батуме—транспорт „Березань" и заградитель „Дыхтау".

В 4 ч. 15 м. утра всеми судами флота была принята открытая радио из Одессы от дежурного парохода „РОПИТ" [2]): „Турецкий миноносец взорвал „Донец", ходит в Одесском порту и взрывает суда". Получив это извещение, Командующий флотом дал радио: „война началась".

В течение часа о том же были извещены все районы, порты и крепости Черного моря.

Напряженное состояние сменилось растерянностью, так как только в 5 ч. 20 м., т. е. через час, флот, стоящий на рейде, получил приказание вскрыть пакет 4Ш. Никаких распоряжений о возможности похода не делается; не делается никаких распоряжений и по крепости.

В 4 ч. 30 м. Начальник охраны рейдов, находившийся на „Георгии Победоносце" (т. е. там же, где штаб), не видя никаких распоряжений по крепости на случай появления неприятеля у Севастополя, по собственной инициативе поручает своему помощнику известить начальника артиллерии о возможности появления перед крепостью неприятельских судов. Несколько спустя, около 5 часов, тот же Начальник охраны рейда просил разрешения начальника штаба Командующего флотом оставить замкнутыми крепостные минные заграждения у Севастополя, но получил приказание их вывести, ввиду ожидающегося возвра-

---

[1]) Это радио относилось ко всем районам Черного моря, где намечалось создание обороны подступов к побережью при помощи заграждений: «Прут»—у Севастополя, «Дыхтау»—у Батума, «Бештау»—у Одессы, «Дунай»—в Очакове у входа в Днепрово-Бугский лиман; в Керченском проливе—свои плавучие средства.

[2]) Русское Общество Пароходства и Торговли.

щения „Прута“. Отдав о том распоряжение начальнику минной обороны, он предупредил последнего о серьезности положения.

Заграждение осталось разомкнутым, и среди дальнейших событий о нем вспомнили с большим опозданием.

Но около 5 ч. 30 м. утра поступает первое сведение о том, что события приближаются и к Севастополю. В этот момент получается донесение с наблюдательного поста Сарыч, что на зюд-вест от него на горизонте виден прожектор.

Что делается в это время в Севастополе? Среди очень подробной сводки всех радио и распоряжений, сделанной историографом Черноморского флота к. 2 р. Квашниным-Самариным по наличным на судах флота журналам и записям, специально для описания событий 16 (29) октября, имеются следующие последовательные записи:

5 ч. 30 м. Семафор начальника штаба по линии: „судам, не имеющим полного запаса спасательных поясов, принять таковые от заградителей. Отряду заградителей передать имеемые спасательные пояса по требованию на корабли“.

Служба связи, не имея от штаба приказания оповестить побережья и посты о начавшейся войне, делает это с некоторым опозданием по своей инициативе.

В 5 ч. 50 м. радио Командующего флотом Начальнику минной бригады „Где находитесь?“ [1]). На это радио по ошибке отвечает начальник 4-го дивизиона, находящегося в дозоре: „между аз и буки“ [2]). Радио это дается о т к р ы т о й. Пять минут спустя Начальник минной бригады сообщает, что с бригадой снимается с якоря (6 ч. 10 м.).

В 5 ч. 55 м. в море нашел туман от веста.

Около этого же времени, Командование отправляет в Ставку экстренную телеграмму: „3 ч. 30 м. утра турецкие миноносцы атаковали в Одессе охранную лодку „Донец“ и с рейда стреляли по городу. „Донец“ затонул. Стрельба прекратилась. Выхожу с флотом в море“.

Одновременно послана партия траления для проверки южного выхода из Севастополя. В 5 ч. 58 м. пост Лукулл доносит, что ввиду поста, по направлению к Севастополю, идет двухтрубное двухмачтовое судно [3]).

В 6 ч. 12 м. тот же пост дополняет, что замеченное судно вооружено башнями и орудиями. Около судна два миноносца,

---

[1]) Это радио посылается без номера из-за очевидной спешки и нервности в штабе. Д. № 7011.

[2]) Условные пункты в районе Севастополя и Евпатории.

[3]) Фактически пост дал свое сообщение в 5 ч. 30 м., но передача до штаба командования потребовала 28 минут. Надо полагать, что и лучи прожектора, замеченные постом Сарыч, были, если принять во внимание расстояние до Сарыча, видны им минимум на полчаса раньше. Можно с уверенностью сказать, что этого штаб не учитывал. Прожектора не могли принадлежать никому иному, как неприятелю, так как в этом районе мог быть только «Прут», которому обнаруживать себя прожекторами не было смысла.

которые кружатся в районе Лукулла. Три минуты спустя (6 ч. 15 м.), начальник партии траления доносит, что видит „Гебена“ в 35 кабельтовых от себя и одновременно с этим, не ожидая приказаний, поворачивает с партией, на траверзе Херсонесского монастыря, в Севастополь.

В 6 ч. 23 м. Командующий дает радио по флоту: „заграждение введено“.

Примечание: Историограф флота, кап. 2 р. Е. Н. Квашнин-Самарин в историческом журнале 16/29 октября пишет:

„6 ч. 23 м. Радио командующего флоту: „заграждение введено“. (Следов этой телеграммы не осталось, о ней упоминается лишь в позднейшем донесении начальника минной бригады). На самом деле, согласно рапорта начальника охраны рейдов, он еще два раза напоминал командованию о необходимости замкнуть минные заграждения крепости. После донесения поста Лукулла в 6 ч. 23 м., он требовал ввода минных заграждений и получил приказание о том распорядиться. Начальник охраны рейдов стоял у телефона в тот момент, когда „Гебен“ начал бомбардировку рейда, что было в 6 ч. 33 м.

Описанная в рапорте начальника охраны рейда картина подтверждается и рапортом командованию обороны: „в 6 ч. 35 м. началась стрельба, я был на пристани и, чтобы узнать в чем дело, побежал наверх. В то время, когда я уже увидал, что идет стрельба и с моря, мне передали, что начальник охраны рейдов приказал включить боевые батареи крепостного минного заграждения. Я побежал к телефону в канцелярию и получил приказание от начальника охраны рейдов: „включить боевые батареи“ и сейчас же по телефону передал на все минные станции“.

Таким образом, на самом деле, крепостные минные заграждения, оставшиеся разомкнутыми в ожидании возвращения „Прута“, к моменту начала бомбардировки „Гебена“ (6 ч. 33 м.) были еще выведены. Приказание начальника охраны рейдов, принятое не сразу, что видно из слов начальника минной обороны, задержалось при передаче по телефону и на минные станции. Во всяком случае прошло несколько минут, пока это было сделано.

В записях минных станций, мы имеем определенные указания, что за время с 6 ч. 35 м. до 6 ч. 40 м. „Гебен“ был и маневрировал на крепостном заграждении, так как станции определенно отметили в этот период ряд замыканий на двух магистралях, что совпадает с наблюденным путем следования „Гебена“.

По тем же записям устанавливается, что только в 6 ч. 42 м. была введена боевая батарея минной станции № 2 и № 3 (минное заграждение у м. Феолент и на юг от Херсонесса), и только

в 6 ч. 45 м.—боевые батареи минных станций № 1 и № 4. Таким образом, передача приказаний и его выполнение заняло около 19—20 минут. За это время „Гебен“, попав под обстрел батарей, повернул на юг и вышел из района минных заграждений.

В 6 ч. 45 м. пост Лукулл донес, что „Гебен“ удаляется и снаряды недолетают.

В объяснениях адм. Эбергарда на вопросы морского министра о причинах вывода крепостных заграждений и обстоятельствах, задержавших их включение, имеется следующее изложение событий:

„С рассветом 16 октября боевые цепи заграждения были выключены, т.-к. к этому времени ожидался приход „Прута“. Как только было донесено с постов, что в море открылся „Гебен“, немедленно было отдано приказание ввести боевые цепи. Приказание было передано лично начальником охраны рейдов на минную станцию. Выведя заграждение, начальник минной обороны вышел из помещения на пристань, где минеры готовились к работам. Поэтому принял приказание от начальника охраны рейдов унтер-офицер, который побежал доложить о том начальнику минной обороны. Через некоторое время начальник минной обороны лично ответил начальнику охраны рейдов, что цепи введены. Это уже было после первого выстрела“.

На вопрос—был ли какой либо дежурный у включателя заграждения, адмирал Эбергард пояснил, что „дежурный офицер всегда находится на станции у коммутатора, но приказания ему отдаются только начальником минной обороны. Поэтому в передаче приказания от корабля „Георгий Победоносец“ до станции произошла задержка“.

Вопрос об установлении—действительно ли „Гебен“ был на заграждении—не был поднят при расследовании обстоятельств 16 (29) октября, хотя неминуемо должен был вытекать из сущности дела. Материалы по этому вопросу, собранные историографом флота, [1]) в частности записи минных станций о замыканиях, наблюдавшихся за этот период, устанавливают с несомненностью, что „Гебен“ маневрировал на заграждении. В соответствии с рядом наблюдений, историографом была составлена схема маневрирования „Гебена“, и она показала, что „Гебен“ коснулся края заграждения. К сожалению тогда не представилось возможности получить более исчерпывающий материал от минной обороны крепости, ввиде карт, так как они представляли собой материал исключительной секретности.

Уже значительно позже, в 1923 г., при разборке материалов черноморского архива войны, среди разрозненных докумен-

---

[1]) Кап. 2 р. Квашнин-Самарин по своей прежней деятельности был минером и имел большой опыт по вопросам заграждений в войну с Японией.

тов была обнаружена карта [1]) с маневрированием „Гебена“, и здесь предположения историографа, что „Гебен“ на заграждении был, подтверждены совершенно. Карта эта подписанная начальником минной роты и офицером—наблюдателем, говорит, что „Гебен“ пересек группу мин № 12, прошел вплотную к группе № 14 и, кроме того, был еще в трех опасных положениях.

Дав радио о близости „Гебена“, начальник парти тралення вернулся со своими судами на рейд и в 6 ч. 30 м. утра подошел к „Георгию Победоносцу“. Повидимому, его радио еще не было разобрано, т. к. при приближении тральщиков к „Георгию Победоносцу“, начальник партии был опрошен голосом о причине возвращения судов. Последний повторил о близости неприятеля и получил приказание остаться с судами на рейде. Через три минуты „Гебен“ открыл огонь. Идя со стороны Лукулла (см. чертеж 1), „Гебен“ стрелял по крепостным батареям и рейду из своих 11″ башенных орудий. Снаряды ложились преимущественно на рейде, причем осколки разрывающихся снарядов попадали на суда, в том числе и на заградители. Один из снарядов попал в морской госпиталь, убив и ранив несколько человек больных, два попадания были в батареи. Прямых попаданий в суда не было. Береговые батареи тотчас же открыли огонь, но туманная погода сильно мешала стрельбе и определению расстояния. Вслед за батареями открыл огонь и „Георгий Победоносец“, но силуэт „Гебена“ был им виден из за тумана лишь самое короткое время, за которое корабль успел сделать всего три выстрела. Дистанция до противника была в это время около 80 кабельтовых.

В 6 ч. 40 м., через 7 м. после начала бомбардировки, Командующий флотом со штабом перешел на лин. кор. „Евстафий“ и здесь оставался во все время бомбардировки. Опасаясь за судьбу заградителей, имевших полный запас боевых мин, командование по семафору приказало в 6 ч. 55 м., т. е. уже после фактического прекращения обстрела, заградителям перейти в глубь бухты к Инкерману, что могло быть ими исполнено лишь в 7 ч. 30 м. Около этого же времени в море были посланы на разведку и для наблюдения за противником два гидро, а также отдано распоряжение подводным лодкам „Судак“ и „Лосось“ срочно выйти в море.

В 6 ч. 48 м. „Гебен“, выйдя из под обстрела батарей и дав еще несколько залпов по рейду, стал удаляться на юг.

Таким образом, бомбардировка продолжалась 15—18 минут, при чем „Гебеном“ было выпущено около 30 снарядов.

За все это время никаких извещений о появлении „Гебена“ судам, находящимся в море, послано не было, так что ни минная

---

[1]) Карта эта, судя по надписи на пачке документов, была взята среди других материалов из стола флаг-капитана оперативной части Кетлинского после его смены. Дело № 18971.

бригада, уже вышедшая из Евпаторийского залива [1]), ни „Прут"—о появлении „Гебена" осведомлены не были.

Обстановка на море и гибель «Прута».

Столь же неожиданным было появление „Гебена" и для дозорного дивизиона миноносцев. Последний, в составе м-цев „Пущин", „Живучий" и „Жаркий", отделившись от минной бригады, для несения дозорной службы у Севастополя, к рассвету был у точки „А" (см. чертеж). Имея сведения, из принятых накануне радио, о выходе неприятельских судов в море, начальник дивизиона „уменьшил район наблюдения и больше держался против входа в Севастополь, имея ввиду охрану входа от постановки мин заграждения неприятелем" [2]).

Имея приказание, в случае появления неприятеля, оказать поддержку „Пруту", который должен был с рассветом вернуться в Севастополь, начальник дивизиона, как только рассвело, направился к нему на встречу в море и скоро рассмотрел силуэт „Прута" на S от Херсонесскаго маяка. В некотором расстоянии от „Прута" на W был замечен силуэт миноносца. Полагая, что это неприятельский миноносец, имеющий намерение напасть на заградитель, дивизион полным ходом направился на пересечку его курса. При приближении, замеченное судно оказалось низкобортным ледоколом „Гайдамак", шедшим в Севастополь. Выяснив ошибку, дивизион изменил курс к „Пруту", но в этот момент со стороны Лукулла из полосы тумана показался, сопровождаемый двумя миноносцами, „Гебен", который открыл огоньпо крепости.

В намерении прикрыть „Прут", который в это время шел на SO, начальник дивизиона первоначально лег параллельным ему курсом, но пройдя около 10 минут, решил атаковать „Гебен", почему, подняв сигнал „атака" и дав ход до 25 узлов, повернул на противника.

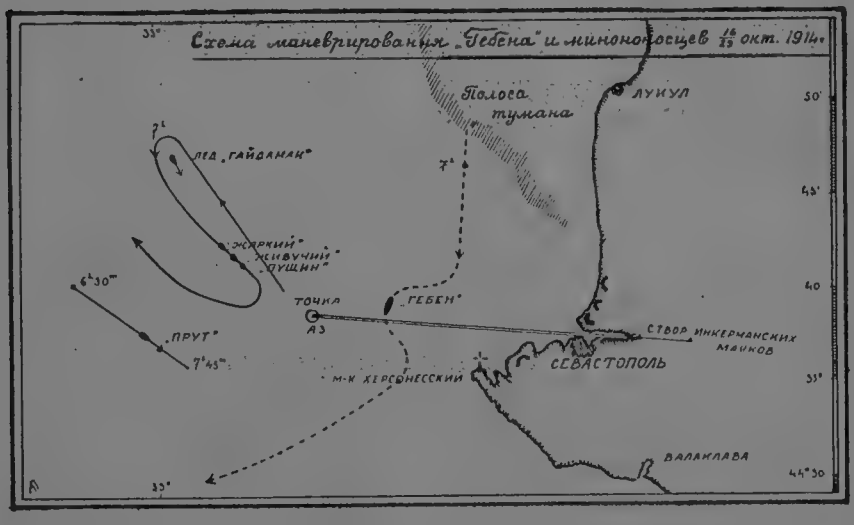
Увидя миноносцы, „Гебен" прекратил обстрел крепости и, приведя дивизион на курсовой угол около 60°, с расстояния 70 кабельтовых, открыл огонь из 6″ орудия по головному миноносцу—„Пущину". Четвертый залп дал накрытие и попадание под мостик. В своем донесении начальник дивизиона передает следующие подробности боя: „От взрыва 6″ снаряда, попавшего на палубу под мостиком и взорвавшегося в командном кубрике, вспыхнул пожар и вывело из строя всю прислугу носовой подачи. Следующим залпом с мостика смело всех сигнальщиков и разворотило штурманскую рубку и привод штурвала. Миноносец управлялся машинами. Нос миноносца начал погружаться, электрическая проводка была перебита, почему нельзя было выкачивать воду из кубрика и погреба турбиною. Температура от разгоревшегося пожара быстро стала подниматься, почему начали взрываться патроны. Опасаясь взрыва патронного погреба и видя,

[1]) Минная бригада, пройдя под берегом в 7 ч. 40 мин. вошла на Севастопольский рейд.

[2]) Дело № 21354.

что подойти к неприятельскому крейсеру на минный выстрел не удастся, повернул дивизион на 8 румбов от неприятеля. „Гебен“ принял этот маневр, как мне придставилось, за выпущенный минный залп, быстро изменил курс влево, а потом вправо на 16 румбов, но огня не прекращал, перенеся его на второй миноносец „Живучий“.

Не имея возможности из-за пробоины, порчи управления и пожара продолжать бой, начальник дивизиона, приказав



Черт. 1.

„Живучему“ и „Жаркому“ оказать возможную поддержку „Пруту“, на „Пущине“ повернул в Севастополь, куда и прибыл, имея 7 убитых и 11 раненых.

В этот момент, около 7 ч. 10 м., „Прут“ находился в 25-ти милях на вест от Херсонесского маяка.

Еще ночью, получив приказание держаться до рассвета в море и затем возвращаться в Севастополь, „Прут“ знал из радио о начале войны и то, что ему с утра предстоит ставить у Севастополя минное зсграждение. Повидимому, осведомленный из тех же радио о присутствии в море дозорных миноносцев, которые должны были поддержать его в случае появления неприятеля, командир „Прута“, в целях предупреждения возможной ночной встречи с 4-ым дивизионом, решил отойти дальше в море, расчитывая с рассветом вернуться к Херсонесскому маяку. Последнее подтверждается его курсом, наблюденным миноносцами утром, который был проложен непосредственно на маяк.

Около 7 ч. утра, озабоченный, повидимому, донесшимися до него отзвуками канонады командир „Прута“ решил

напомнить о себе, дав радио, что он находится в широте 44°34′N и 33°1′0[21]. Радио это, принятое и расшифрованное штабом командующего в 7 ч. 16 м., не вызвало никаких распоряжений; весьма вероятно, что „Прут“ узнал о „Гебене“, только обнаружив его в непосредственной близости уже после встречи последнего с дозорным дивизионом [1]).

В 7 ч. 35 м. „Гебен“, зайдя с правого борта „Прута“, открыл по нем огонь. Распознав „Гебена“, „Прут“ поднял стеньговые флаги. Сигнальщик одного из ближайших наблюдательных постов, приняв, за дальностью расстояния, стеньговый флаг за белый флаг сдачи, сообщил о том на центральную станцию службы связи: „Гебен“ стреляет в „Прута“. На „Пруте“ поднят флаг о сдаче“. Несколько минут спустя с „Пущина“, уже повернувшего в Севастополь, была получена радио:“ „Гебен“ обстреливает „Прут“. Помочь не могу, имею повреждения“. В 7 ч. 56 м. пост Феолент сообщил, что „Прут“ горит.

Ошибочное сообщение поста о сдаче вызвало со стороны командования радио „Пруту“: „Если положение безвыходное— топитесь“ и „Уничтожьте секреты“. Горящий „Прут“ в это время открыл кингстоны и подорвал дно. „Гебен“, прекратив стрельбу, послал к „Пруту“ миноносцы, которые, подойдя уже к тонущему заградителю, подняли из воды командира и часть команды.

Посылка „Живучего“ и „Жаркого“ оказать помощь „Пруту“ успеха не имела, так как „Гебен“ находился вблизи „Прута“. Впрочем, часть команды последнего на двух шлюпках успела отойти под берег и здесь была позже принята вышедшей в море подводной лодкой „Судак“.

В 8 ч. 40 м. „Прут“ скрылся под водой. До 10 ч. утра „Гебен“ продолжал оставаться в видимости постов, после чего удалился на SW.

За этот период времени, начиная с 8 часов утра, Командование последовательно получило извещения о нападении неприятельских судов на следующие пункты побережья:

1. В 8 час. 5 мин. О появлении турецкого миноносца перед Новороссийском.

2. В 8 час. 20 м. О появлении перед Новороссийском крейсера „Гамидие“, который предъявил ультиматум о сдаче города в течении 4 часов и о последовавшей бомбардировке порта и нефтяного городка.

---

[1]) В своих объяснениях адм. Эбергард—на вопрос—были ли приняты меры, чтобы известить «Прут» о приближении «Гебена» и дать ему возможность куда-либо укрыться, отвечал, что были даны радио:

«5 ч. 20 м. Морси. Война началась. 5 ч. 25 м. Вскрыть пакеты 4 Ш. В этих пакетах был план заграждения и секретный фарватер, которым «Прут» мог пройти под защитой батарей. Но он почему то оказался настолько далеко в море, что в 7 ч. 35—50 м. был расстрелян «Гебеном» вдали от батарей».

3. В 9 час. О постановке ночью в Керченском проливе с неприятельского заградителя минного заграждения, на котором взорвались утром два парохода.

4. В 9 ч. 30 м. О бомбардировке крейсером „Бреслау" Феодосии, результатом чего был пожар железнодожного депо и складов в порту.

5. В 10 ч. 40 м. О появлении крейсера „Бреслау" в виду Керчи.

6. В 10 ч. 45 м. О проходе неприятельского крейсера из Феодосии по направлению к Ялте.

7. В 1 ч. 50 м. О появлении крейсера типа „Гамидие" перед Меганомом и Алуштой и уничтожении им парусного судна.

8. В 5 ч. крейсер типа „Гамидие" у м. Меганом захватил в плен шедший русский пароход [1]).

Таким образом, за время с 4 часов. утра и до полдня, неприятель произвел нападение на Одессу, Севастополь, Феодосию, Новороссийск, заминировал Керченский пролив, произвел демонстрацию у Керчи, Двуякорной бухты, у Феодосии, Алушты, Ялты, потопил кан. лодку „Донец", заградитель „Прут", два парохода, несколько парусников и сжег 39 зданий и складов с имуществом.

---

[1]) Нельзя не отметить, что в дополнение к этим известиям от Начальника Морского Генерального Штаба в эту же ночь была получена телеграмма о потоплении накануне на рейде Пенанга перед рассветом знаменитым «Эмденом» русского крейсера «Жемчуг», также застигнутого в расплох.

Нападение турецких миноносцев на Одессу 16 (29) октября 1914 года.

Нападение турецких миноносцев в ночь на 16 (29) октября на Одесскую гавань и потопление ими канонерской лодки „Донец" является одним из эпизодов общей операции одновременного нападения частей германо-турецкого флота на важнейшие пункты черноморского побережья, перечисленные нами в предыдущей главе.

Вся эта операция в целом, имевшая целью нанести внезапным ударом некоторый материальный ущерб противнику, а, главным образом, произвести моральное впечатление, по своим результатам превзошла самые широкие ожидания нападавшего, едва ли предполагавшего, что ему удастся до такой степени застигнуть русский флот врасплох и столь неподготовленным к парированию наносимого удара. И если успеху „Гебена" у Севастополя, до некоторой степени, помешало противодействие со стороны дозорных миноносцев и крепостных батарей, то нападение на суда обороны северо-западного района, стоявшие в Одесской гавани, нужно признать, было выполнено при условиях исключительного отсутствия каких-либо мер предосторожности со стороны русских судов и их командования. Нет никакого сомнения, что в данном случае противник изучил заблаговременно [1]) и использовал ту благоприятную обстановку, которая была создана всей системой охранной службы, установленной в этом районе. Только этим можно об'яснить, что в течение более часа два неприятельских миноносца, войдя свободно во внутреннюю гавань порта, с расстояния полукабельтова взорвали торпедой одну лодку, обстреляли вплотную вторую и загради-

[1]) Хотя начальник дивизиона турецких миноносцев, германский морской офицер Р. Фирле в своих воспоминаниях об этой операции отрицает какую-либо осведомленность включительно до того, что миноносцы даже не имели карты Одесского залива и руководствовались планом из «Бедекера», но, сопоставляя уверенные действия атакующего в стесненных условиях внутренней гавани с точным выбором об'ектов нападения, и именно всех трех наличных военных судов стоявших порознь, нужно думать, что участники атаки неоднократно посещали Одессу в период, предшествовавший нападению.

тель, ряд стоящих пароходов, нефтяную гавань и, после продолжительной перестрелки, безнаказано вышли разными проходами из гавани и ушли в море.

Задачи флота по обороне сев.-зап. района.

Согласно основной директивы Ставки, данной Черноморскому флоту вскоре после начала мировой войны, последнему ставилось задачей не допустить высадку десанта на черноморское побережье, причем наиболее угрожаемым районом признавались берега северо-западного района Черного моря, т. е. район Одессы. С начала войны Одесский округ выделил большую часть своих войск на главный фронт и, таким образом, побережье оставалось оголенным для борьбы с крупным десантом, если бы таковой здесь высадился. Помимо экономического значения Одессы и ее района, значительные опасения вызывал и Николаев, как судостроительная база флота, где в это время строились линейные корабли дреднаутного типа, появление которых в составе действующего флота сразу должно было создать перевес России на Черном море.

Таким образом, помимо недопущения каких либо десантных операций противника, флот имел задачей прикрыть также и подступы к Одесскому заливу и Днепрово-Бугскому лиману от посягательства флота противника, в случае его решения нанести удар тем или иным способом в направлении Николаева. Основным мероприятием к тому считалась постановка минных заграждений в Одесском заливе и затем дальнейшая их защита специально выделенными для этого боевыми судами.

Для этой цели, с момента занятия Турцией угрожающего положения, в район Одессы были выделены два заградителя — „Бештау“ и „Дунай“, и старый линейный корабль „Синоп“. По соглашению с командованием Одесского округа, флот брал на себя постановку минного заграждения, насколько это позволяли ему имеемые запасы мин. Что касается непосредственной обороны берегов, в случае нападения противника на Одессу, то кроме „Синопа“ (замененного вскоре двумя канонерскими лодками), черноморское командование каких-либо других судов выделить сюда не имело возможности и потому эта задача оставалась на армии и ее береговых укреплениях.

Состав сил обороны

К середине октября, для защиты Одессы и ее морских подступов был создан отряд обороны северо-западного района Черного моря, в составе: канонерских лодок „Донец“ и „Кубанец“ и заградителей „Бештау“ и „Дунай“, под общим командованием Начальника морской обороны района. Для обслуживания отряда службой наблюдения и связи, ему был подчинен Одесский район связи с соответствующими постами. Постановка заграждения у входа в Днепрово-Бугский лиман должна была быть выполнена заградителем „Дунай“, стоявшим для этого в Очакове. Охрана этого заграждения лежала на Очаковской крепости Мо-

мент постановки заграждения определялся приказанием Командования, в зависимости от обстановки.

Таким образом, задачи этого отряда формулировались следующим образом:

1. Наблюдение за морем и защита подступов к Одессе и Днепрово-Бугскому лиману.

2. Противодействие, совместно с сухопутными батареями, высадкам противника.

3. Защита минных заграждений при попытках прорыва неприятеля.

Для их осуществления, одна из лодок должна была находиться у Очакова, другая—в Одессе; в период же перед непосредственным нападением обе лодки находились в Одессе.

Диспозиция судов. В день атаки все три судна стояли в Одесской гавани. (см. чертеж 2): „Донец" у внешнего западного конца брекватера [1]); „Бештау"—за тем же брек-

Тактические элементы судов отряда.

	«Донец».	«Кубанец».	«Бештау».	«Дунай».
Водоизмещение . .	1300 т.	1280 т.	1120 т.	1620 т.
Длина	211 ф.	220 ф.	241 ф.	235 ф.
Ширина	35 ф.	38 ф.	35 ф.	34 ф.
Углубление	12 ф.	12 ф.	11 ф.	16,8 ф.
Артиллерия	2—6″ ор.	2—6″ ор.		
	1—120 мм.	1—120 мм.		2—47 мм.
	2— 75 мм.	2— 75 мм.	4—47 мм.	4—57 мм.
	4— 47 мм.	4— 47 мм.		
	2 пулем.	2 пулем.		
Запас мин	—	—	300 мин.	350 мин.
Ход.	12 узл.	11 узл.	10 узл.	13 узл.

[1]) Брекватерный мол (волнолом), прикрывая большую часть Одесской гавани, отделял ее от внешнего рейда, при чем у обоих его концов остались проходы в гавань: внешний (вестовый), со стороны моря, и внутренний (остовый), со стороны Нефтянной гавани.

ватером, приблизительно у его середины; „Кубанец"—между Военным и Платоновским молами; все три корабля стояли, ошвартовавшись кормой к молам и на двух якорях.

Организация охранной службы.

Для связи с наблюдательными постами, „Донец" был соединен телефоном с береговой сетью, получая сведения о движении судов в море с постов на Большом Фонтане, у Днестровского лимана и портовой лоц-вахты.

Наблюдение за районом в непосредственной близости от Воронцовского маяка[1]) велось непосредственно с лодки, хотя последнее затруднялось наличием на Карантинном молу высокой эстокады, закрывавшей большую часть горизонта. На вестовой оконечности брекватера, кроме того, был выставлен от лодки ружейный пост, при чем, на случай ночной тревоги, часовой был снабжен сигнальными ракетами.

Никакой непосредственной защиты гавани от прорыва судов в ночное время, ввиде бонов или сетей, не имелось, так как, по раз'яснению Командования, считалось, что суда достаточно защищены стенками молов и брекватера. Что касается „Бештау" и „Кубанца", то они какой-либо телефонной связи с постами не имели и извещения о происходящем в море получали от „Донца". Маячные и входные огни Одесского порта были потушены, но освещение волнолома, всех набережных и молов большими дуговыми фонарями поддерживалось всю ночь, при чем ночной вход и выход торговых судов оставался беспрепятственным. В этом отношении, ни на одно из военных судов не было возложено никаких обязанностей по задержанию или непропуску судов в гавань. Отсутствовала также какая-либо внешняя служба по охране рейда и со стороны лоцвахты.

Таким образом, охрана рейда базировалась: днем — на наблюдении за морем с постов и судов; ночью-же она отсутствовала совершенно, так как для встречи и опознания подходящих судов с моря не было принято никаких мер—ни высылкой сторожевых портовых катеров, ни установкой на оконечностях входных молов прожекторов. Не имелось и какой-либо инструкции для несения рейдовой охранной службы.

Нельзя не отметить, что в своем рапорте, уже после нападения и гибели „Донца", его командир пишет, что, по прибытии 14 (27) октября из Очакова Начальника морской обороны района, он доложил последнему о принятых им мерах по охране и они были признаны вполне достаточными. Как мы видели, все эти меры сводились к установлению телефонной связи с постами и учреждению ружейного поста на оконечности брекватера. При этом последний, находясь, как это видно из чертежа, лишь на несколько саженей дальше лодки, мог заметить что-либо подозри-

[1]) Входной маяк в Одесскую гавань на внешнем молу (так называемом,—Карантинном).

тельное только после того, как прорывающийся противник уже обогнул Воронцовский маяк, т. е. не более, как за один кабельтов расстояния до лодки. К этому нужно добавить, что на этот пост выводились люди в порядке общей судовой очереди, т. е. без специальных наблюдательных навыков, не снабженные ночными биноклями и пр.

Боевая готовность судов.

Из следственного материала по делу о гибели „Донца“ совершено ясно вырисовывается и система, которой определялась боевая готовность судов на случай необходимости действовать ночью.

1. Распорядок службы на судах отряда велся в зависимости от того или иного „положения“, об'явленного Командованием. При установлении на каком положении находиться судам, играли роль те данные о политической обстановки, которые по радио сообщались Командованием флота. В данном случае суда находились на положении „четвертом“, когда не предвиделось выхода в море и вообще наличия тревожных обстоятельств. В течении дня команда небольшими партиями была увольняема до темноты в город, и двое из офицеров (из пятерых) находились до 12 ч. веч. на берегу. Не смотря на получение в течение дня радио о наличии турецких судов в море, а затем, около 11 ч. веч., уведомления о серьезности положения, никаких мер для усиления охраны и наблюдения за морем не принималось.

2. С заходом солнца на судах производилась тревога—отражение торпедной атаки—причем делалась проверка плутонгов. С орудий снимались чехлы и пробки, но ввиду ненастных погод накатные части пушек покрывались чехлами и надевались надульники. К орудиям подавалось в кранцы по два снаряда. После поверки отдавалось приказание—„погреба закрыть“, прислуга отпускалась и у орудий оставались дневальные [1]) (не из комендоров). Барбетные и пушечные порты оставались открытыми. Ключи от погребов оставались на руках у хозяев.

Таким образом, фактически, требованиям мгновенного перехода в боевое положение данная организация не удовлетворяла. На судах не имелось дежурных орудий, фактическое же наличие дневального никоим образом не создавало скорейшей готовности орудия к огню. Более того, на „Кубанце“, по существовавшей организации, „ввиду нахождения лодки близко от берега“ [1]), снаряды к орудиям не выносились, а лишь заготовлялись в беседках в погребах.

Не смотря на показания командиров, что прислуга спала у орудий и, таким образом, могла мгновенно быть на местах при

---

[1]) Этот порядок оставался и после атаки.

тревоге, из показаний отдельных комендоров видно, что большая часть их находилась или внизу, или в отдалении от орудий [1]).

3. Суда стояли с закрытыми огнями, причем с полночи прекращалось электрическое освещение и разносилось масляное. Этим прежде всего исключалась возможность открытия боевого освещения в случае экстренной надобности распознать входящее судно. Вместе с тем, усиленное освещение портовой территории и молов дуговыми фонарями в достаточной степени позволяло ориентироваться в расположении стоящих в гавани судов, что видно из того, что один из неприятельских миноносцев свободно прошел вдоль всей гавани и вышел остовым проходом в Нефтяную гавань, легко обойдя здесь группу стоящих в беспорядке парусных судов, а второй—столь же легко развернулся на траверзе уцелевшей лодки и, обстреляв „Бештау“, угольную баржу и стоящие рядом пароходы, вернулся тем же путем, как и вошел.

Таким образом, пребыванием канлодок без освещения достигалось лишь фиктивое выполнение требований не обнаружить места своей стоянки каким-либо случайным огнем.

4. Вахтенная служба неслась в обычных условиях, при наличии на мостике одного сигнальщика и без какого бы то ни было усиления службы наблюдения. Что касается поста на оконечности брекватера, то как уже было сказано выше, он не сыграл никакой роли ввиду того, что в смысле наблюдения был лишен всякой возможности установить (также, как и сигнальщик на мостике), чьим судном является входящий в гавань корабль—своим ли пароходом или неприятельским миноносцем. Таким образом, являлось непонятным—в каком случае он должен был пускать ракету и каким образом он мог определить, что ее надо пускать.

Нельзя не отметить, что в показаниях вахтенных начальников имеются указания на то, что все входящие ночью в гавань суда опрашивались голосом „что за судно“. Ввиду того, что такой опрос мог происходить, по условиям стоянки „Донца“

---

[1]) Приведем некоторые выдержки из этих показаний: Дело № 21354.

1) Комендор («Кубанец»): «я спал в кубрике и проснулся, когда свистали «прислуга по орудиям». Прибежав к пушке, я отбросил конец перлиня из-под ног и, встав к прицелу, повернул пушку к носу и тогда заметил, что м е ш а е т ш е с т е р к а, висящая на талях; я доложил об этом и шестерку спустили».

2. Комендор («Кубанец»): я стоял дневальным в кубрике, когда услышал глухой взрыв, выскочил на палубах и слышал крики о спасении, но судов никаких не видал. Вернулся в кубрик и стал будить команду, думая, что сейчас пойдем спасать людей с какого-то взорвавшегося парохода. В это время стали пускать я ход динамо-машину и сыграли боевую тревогу».

3. Комендор (Кубанец»): «я был разводящим и только что развел на посты и прилег в кубрике, как вскоре услышал голос вахтенного начальника «будить команду» и сейчас же была сыграна боевая тревога».

4. Комендор («Кубанец»): «я услышал тревогу и выбежал в одних брюках наверх».

лишь при появлении судна на его траверзе, то ясно, что эта пародия на предосторожность не могла иметь никакого реального значения для предупреждения нападения.

Словом, как состояние боевой готовности судов, так и меры предосторожности и охранения,—создавали самые благоприятные условия для наиболее успешного действия решительного и подготовленного противника.

Обстоятельства нападения.

Около 2 ч. 30 м. ночи сигнальщики поста Большой Фонтан заметили в море сквозь мглу неясный огонь, который долгое время держался на одном месте. Старшина поста сообщил о том в каботажный отдел порта, откуда было сообщено, что в данный момент из Одессы вышли два парохода „Ропит“ [1]) и, вероятно, огонь одного из них и был виден постом. Несмотря на то, что сигнальщики были склонны приписать замеченный ими огонь шлюпке или низкобортному судну, старшина не придал значения этому явлению и удовольствовался ответом каботажного отдела, почему ничего на „Донец“ не сообщил. Около 3 ч. 20 м. из-за Воронцовского маяка показались силуэты двух судов, шедших со всеми установленными ходовыми огнями. Ввиду того, что ночь была мглистая, силуэты судов обрисовались яснее только при приближении к брекватеру. Фактическое опознание, что это были миноносцы, произошло лишь в момент, когда последние уже вошли в гавань и проходили траверз „Донца“ [2]). Едва вахтенный начальник последнего послал предупредить о том командира и сам бросился к левому 6″ орудию, как один из миноносцев „Гаирет“ выпустил по „Донцу“, с расстояния не более полукабельтова, торпеду, которая взорвалась в носовом котельном отделении, образовав пробоину около 12 квадратных фут, с сильным разрывом прилегающих листов обшивки. Взрыв произошел в 3 ч. 25 м. Лодка быстро осела носом и, накренившись на левый борт, стала погружаться настолько быстро, что выскочивший наверх личный состав уже лишен был возможности оказать какое-либо сопротивление и должен был заботиться о своем спасении.

Как только взрыв был услышан и послышались крики о помощи, с „Кубанца“ и „Бештау“ были отправлены к „Донцу“ наличные шлюпки для спасения людей.

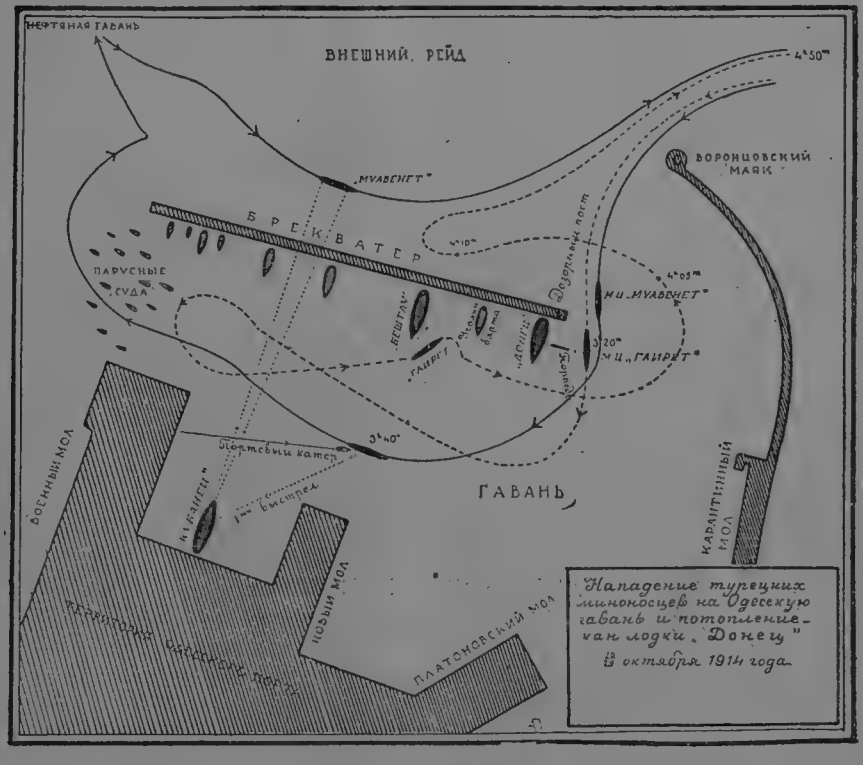
Между тем, оба миноносца, закрыв при входе все огни, прошли средним ходом дальше вглубь гавани. Не дойдя несколько десятков саженей до „Кубанца“, второй из миноносцев открыл огонь по „Кубанцу“ и начал обстреливать его с носа,

---

[1]) Русское Общество Пароходства и Торговли.

[2]) Здесь, повидимому, сыграло свою роль и сходство турецких миноносцев с черноморскими миноносцами типа «Шестаков».

после чего, обогнув группу парусных судов, быстро вышел [1]) через остовые ворота в Нефтяную гавань, где стал обстреливать стоящие там суда и портовые сооружения. В это время „Гаирет“, пройдя до середины гавани, повидимому, не мог сразу ориентироваться в расположении судов и потому первоначально огня не открывал. Только подойдя к Военному молу, он остановился и, открыв прожектор, стал освещать им простран-



Черт. 2.

ство вдоль брекватера, видимо, отыскивая „Бештау“. Убедившись, что он прошел дальше места стоянки „Бештау“, миноносец медленно развернулся почти на траверзе „Кубанца“ и, подойдя вплотную к заградителю, открыл по нему огонь, временами освещая прожектором. Всего им было выпущено 10—12 снарядов, которыми на „Бештау“ было убито 2 и ранено 3. Опасаясь обнаружить себя, командир „Бештау“ огня не открывал, так как надеялся, что противник примет „Бештау“ за коммерческий пароход и прекратит обстрел, так как всякий попавший в трюмы

[1]) Причина этого быстрого ухода указана далее.

снаряд мог вызвать взрыв мин. Повидимому, молчание „Бештау“ сыграло свою роль, так как „Ганрет“, отойдя вскоре задним ходом на середину гавани, развернулся носом к западному выходу и, утопив двумя выстрелами баржу с углем, вышел из гавани. В дальнейшем, прикрывшись брекватером, этот миноносец некоторое время обстреливал порт и, вскоре после открытия „Кубанцем“ огня, скрылся в море.

Что касается второго миноносца, то, закончив обстрел Нефтяной гавани, он, около 4 ч. 10 м., снова вернулся и здесь, проходя с внешней стороны вдоль брекватера, попал под огонь „Кубанца“, причем были замечены два попадания. Однако, ввиду того, что часть брекватера закрывалась стоящими у него судами, „Кубанец“ мог стрелять только в открытые промежутки между ними и успел выпустить самое незначительное количество снарядов. После второго попадания, на миноносце потухло электричество [1]) и послышались крики. Продолжая на ходу обстреливать порт, миноносец этот также скоро скрылся во мгле. Это было около 4 ч. 45 м.

Действия «Кубанца». Стоя в глубине участка гавани, между Военным и Платоновским молами, „Кубанец“ был, до некоторой степени, скрыт от неприятельских миноносцев. Когда на „Кубанце“ был услышан взрыв, то первоначально он был принят за несчастный случай с „Донцом“ или каким-либо пароходом. Ввиду того, что сейчас же послышались с „Донца“ крики о помощи и присылке шлюпок, с „Кубанца“ были отправлены шлюпки для спасения людей. Но едва шлюпки отвалили, как из-за Платоновского мола показался двухтрубный миноносец, который открыл огонь по „Кубанцу“. Первым же снарядом, попавшим в барбет правого 6″ носового орудия, заклинило поворотный механизм и, таким образом, единственное крупное орудие, в обстреле которого находился миноносец, не могло действовать.

Не остается сомнений, что миноносец „Муавенет“ имел намерение пустить торпеду в „Кубанца“ [2]), но этому помешало случайное явление, заставившее миноносец отказаться от торпедной атаки и поспешить уйти из гавани. В момент взрыва „Донца“, находившийся в дежурстве у пристани Каботажной гавани портовый катер № 2, услышав крики о помощи, поспешил отвалить и полным ходом направился к Воронцовскому маяку. На пути, на траверзе Нового мола, катер со всего хода наскочил на незамеченный им неприятельский миноносец, шедший уже без огней. Удар был настолько силен, что миноносец накренился и катер прошел вдоль борта неприятеля, задевая за его шлюпбалки и выступы, и вызвав на миноносце переполох. Открыв боевое освещение и бросив в катер несколько ручных

[1]) Или было погашено. (Н. Н.).
[2]) Это подтверждается материалами противника, помещенными далее.

гранат, миноносец увеличил ход и, осыпая катер огнем, направился к остовому выходу из гавани.

Таким образом, случай предотвратил торпедную атаку и, вообще, в сильной степени изменил обстановку нападения, так как миноносец уже не продолжал огня по „Кубанцу“, который и в этот и последующие моменты, когда неприятель перешел на его левую сторону, еще не был готов открыть огонь. На катере был 1 убит, двое ранено, перебит штуртрос и снарядом разбита рубка. Отойдя к молу, катер исправил свои повреждения и затем принял участие в спасании людей с „Донца“.

Столкновение с катером было понято неприятелем, как поступок активного характера, с целью нанесения таранного удара или для абордажа. Опасаясь наличия других таких же средств обороны, противник отказался от пребывания в гавани и, таким образом, дальнейшая часть его плана была сорвана, что можно видеть из относительно бесцельного ночного обстрела Нефтяной гавани.

Уже позже, приблизительно минут через 20, этот же миноносец, с целью прикрытия отхода второго миноносца, снова подошел к брекватеру уже с внешней его стороны и здесь попал под обстрел „Кубанца“, описанный выше.

Примечание: В немецком морском журнале „Marine Rundschau“ за 1922 г. было помещено следующее описание этой атаки начальником полудивизиона турецких миноносцев кап. 2 р. Р. Фирле, руководителем операции (М. Сб. 1922 г. № 10, статья Е. Е. Шведе):

„Миноносцы „Гаирет“ и „Муавенет“ шли вдоль болгарского и румынского берега, прошли вплотную к острову Фидониси и рассчитали ход и курс так, чтобы на вторую ночь быть у Одессы к 2 ч. ночи. Около назначенного времени, миноносцы открыли многочисленные портовые огни Одессы и слегка изменили курс, чтобы создать впечатление русских миноносцев, идущих из Севастополя.

Миноносцы не имели никаких данных—поставлены ли у Одессы какие-либо заграждения, у них не было даже настоящего плана Одесского порта и им приходилось довольствоваться планом из путеводителя Бедекера. Но счастье сопутствовало операции; подойдя на одну милю ко входу в порт, миноносцы увидели вплотную три судна, выходящие из гавани, из коих головной шел с огнями, а остальные без огней. Начальник флотилии решил, что это лоцманский пароход выводит из гавани транспорты, и что их курс, конечно, безопасно проходит через минные заграждения.

Открыв огни, чтобы не возбудить подозрения, миноносцы прошли на близкой дистанции от каравана, имея торпедные аппараты на всякий случай на готове; выходящие суда оказались небольшими транспортами. С пароходов про-

кричали что то в мегафон, но в общем очень мало беспокоились о миноносцах. Как и предполагалось, принятый курс привел к южному входу в гавань. Перед входом в гавань у горевшего маяка, миноносцы застопорили машины, чтоб осмотреться. Гавань была полна судами, а у самого входа, ошвартовавшись кормою к волнолому, стояла русская канонерская лодка; между нею и миноносцами, отделенными от нее молом, по прямой линии было не более 100 метров. Ясно видны были часовые и вахтенные мерно расхаживающие по верхней палубе канонерской лодки, и орудия с неснятыми чехлами. Вся гавань являла собой самую мирную картину. Но вскоре все переменилось. Малым ходом миноносцы обогнули волнолом. На них не было слышно ни разговоров, ни свистков. Нужно было беречь торпеды, поэтому на потопление канонерской лодки клалась лишь одна торпеда. Головной миноносец „Гаирет“ выпустил торпеду. В момент выпуска торпеды на канонерской лодке проиграли тревогу, слышны были громкие крики и в один момент вся ее верхняя палуба покрылась выбежавшей командой. Но было уже поздно: темноту ночи прорезал глухой звук; черный дым поднялся вверх; видна была падающая мачта. Когда дым рассеялся, мы уже шли через плавающие обломки деревянных частей судна. Над поверхностью воды осталась только дымовая труба, а большинство команды спасалось, выплыв на волнолом. Далее миноносцы разделились: „Гаирет“ направился в левую часть гавани, „Муавенет“—в правую, пробираясь между стоявшими на якоре судами.

На берегу в это время забили тревогу, ревели сирены, кричали разбуженные команды пароходов, а кое где трещали пулеметы. „Муавенет“ выбрал своей первой целью стоявшую у набережной вторую канонерскую лодку. Направив на нее прожектор, миноносец собрался уже выпустить торпеду, но в этот момент в ярком луче прожектора появился портовой буксир, шедший полным ходом и намеривавшийся таранить миноносец. Увернувшись от удара, миноносец открыл по буксиру огонь из кормового орудия и, удачным попаданием в котельное отделение, потопил его. Миноносец направился к канонерской лодке и торпедой потопил ее. Затем был потоплен артиллерийским огнем почтовый пароход—вспомогательный крейсер, хорошо знакомый личному составу миноносца по встречам в Босфоре. Одновременно, „Гаирет“ действовал подобным же образом в левой гавани и оттуда доносились звуки торпедных взрывов и орудийных выстрелов. На берегу становилось все оживленнее, прискакала артиллерия, но ей очень трудно было ориентироваться, так как миноносцы вскоре закрыли прожектора и гавань застилалась густым дымом горящих пароходов. Выстрелом с „Муа-

венет“ был разрушен небольшой дом—вероятно центральная электрическая станция, потому что одновременно погасли все дуговые фонари, освещавшие гавань и к удовлетворению миноносцев наступила полная темнота. Прошло уже около часу времени, город совсем ожил, всюду появились войска и миноносцам нужно было думать об уходе. Поэтому, после довольно сложного маневрирования, миноносцы вышли из гавани, обстреляв еще на прощание нефтяные цистерны; цистерны запылали ярким пламенем. Без дальнейших приключений миноносцы через день прибыли в Босфор“ [1]).

Снарядами неприятеля, кроме „Кубанца“ и „Бештау“ были повреждены пароходы „Витязь“, „Вампоа“, „Португаль“ „Оксус“. Попадания большей частью носили характер случайный. Кроме того, двумя снарядами была разбита и утоплена угольная баржа вблизи „Бештау“. Что касается порта и города, то огнем неприятеля были повреждены: станция трамвая, сахарный завод на Пересыпи, один из нефтяных резервуаров в районе Нефтяной гавани, причем нефть разлилась, но не воспламенилась.

Случайно избежали огня противника стоявшие в гавани несколько барж с фугасами и пироксилином, предназначавшимся для Сербии.

Потери в личном составе исчислялись: на „Донце“—погибло 12, ранено 14, на „Кубанце“—ранено 2, на „Бештау“—убито 2, ранено 3, на портовых судах—убито 3, ранено 3; кроме того, были убитые и раненые на пароходах и на портовой территории.

Обстоятельства гибели „Донца“, в связи с распространившимися слухами об отсутствии со стороны личного состава судов необходимой бдительности, вызвали, по приказанию командования, расследование. Последнее, ограничившись выяснением фактической стороны несения внешней службы, установило, что „все меры предосторожности, зависящие от командиров, были приняты, офицеры и команда были на судах, орудия были приготовлены к отражению минной атаки, вахта неслась с полной бдительностью“.

Было совершенно ясно, что, по сравнению с событиями, разыгравшимися у Севастополя, одесский эпизод в сильной степени бледнел. Центр тяжести естественно переносился на Севастополь, где весь действующий флот, имея уже данные о нападении на Одессу, был застигнут врасплох, не использовав ни одного из имеемых в его распоряжении средств для парирования удара.

---

[1]) Насколько действия м-ца «Гаврет», где находился сам Фирле, описаны верно, настолько описание действий «Муавенет», с момента столкновения с буксиром, представляет сплошную фантазию: буксир не был утоплен, «Кубанец» и почтовый пароход тоже, никакой прискакавшей артиллерии и войск не было, портовые огни были потушены запоздалым распоряжением портовой администрации и т. д.

Уже позднее, при производстве морским министром специального расследования об обстоятельствах начала войны на Черном море, на вопрос „почему не были поставлены заблаговременно мины у подступов к Севастополю, Одессе и другим пунктам“ [1]), командование дало следующее объяснение: „Постановка минных заграждений была подготовлена, план заграждений роздан, но мин не ставили, имея ввиду опасность их для собственных судов и неизбежность потери большей части их (т. е. мин) во время осенних и зимних бурь еще до начала войны, которая по многим данным ожидалась только к весне“.

„Постановка мин у Одессы была также подготовлена, как у Севастополя, для чего в Очакове держался заградитель „Дунай“ с пироксилиновыми минами, а в Одессе „Бештау“ с тротиловыми“.

На вопрос „почему не были приняты меры для заграждения бонами или как либо иначе входов в одесские гавани, где стояли „Донец“, „Кубанец“ и заградитель и была ли организована какая либо охранная служба ворот одесских гаваней или мористее их“, Командование сообщало: „По плану операций предполагалось все пароходы Черного моря перевести в Николаев и Азовское море, у Одессы же поставить заграждение, которое прикрывалось бы двумя лодками. Бон возводить не считалось нужным, имея лодки за брекватерами. Для охраны ворот—был дозорный пост на внешнем брекватере“.

Выводы. Таким образом, в дополнение сказанному выше, мы можем сделать следующее заключение:

1. Имея основной задачей оборону одесского района, отряд, в силу данных ему командованием директив, считал, что его активная роль начинается лишь с момента постановки заграждения и до того он находится в „потенциальном“ состоянии. Соответственно этому, командование отрядом и судами, не имея ясного представления о своих задачах, не предпринимало никаких мер для соответственного оборудования порученного ему района.

Все происшедшее было результатом той общей системы управления и руководства, которой держалось морское командование, централизуя у себя все функции управления флотом и его частями, не давая частным начальникам необходимой самостоятельности и приучив их быть только слепыми выполнителями. Факты имевшие место во время операции „Гебена“ у Севастополя, определенно свидетельствуют о пониженной самодеятельности частных начальников. О том же говорит и вся обстановка одесского нападения.

2. Меры охраны, принятые на судах одесского отряда и одобренные командованием, своей примитивностью и наивностью

---

[1]) Намеченные планом заграждения были поставлены 16 (29) октября уже после нападения.

с особенной выразительностью свидетельствуют о неумении местного морского командования учесть обстановку и найти нужное решение. И в Севастополе, и в Одессе—части флота оказываются совершенно не подготовленными к установлению простейших видов охранения себя и своих баз. Это тем более странно, что пример и опыт первых месяцев войны на Балтийском море с очевидностью показали все значения охраны подступов к базам и указали пути к достижению наиболее уверенной защиты их. Черноморское командование имело достаточно времени для восприятия этих указаний и внедрения их в сознание командного состава.

3. Вместе с тем, оба эпизода показали с очевидностью совершенную несогласованность действий флота и берега в деле совместного использования своих средств для обороны баз и портов.

Один из ответов адм. Эбергарда при упомянутом расследовании обстоятельств, сопровождавших начало войны, дает характеристику господствовавших взглядов в этом направлении: „Флот ставит минное заграждение, остальное берет на себя армия".

В описанных нами эпизодах, флот заграждений не поставил, а все о с т а л ь н о е неожиданно оказалось лежащим на том же флоте, так как а р м и я, т. е. крепости и вообще береговая оборона, оказались совершенно непосвященными в те задачи, решения которых ожидало от них морское командование.

Операции Черноморского флота против Угольного района.

Угольный район и его значение, как объекта операций.

Тщательное ознакомление с материалами, заключающими в себе соображения о вероятных военных действиях на Черном море, приводит к определенному заключению, что за весь период подготовки к мировой войне на этом театре, черноморская оперативная мысль не считала Зунгулдак и прилегающий к нему Угольный район объектом операций черноморского флота.

Как и по отношению к большинству других объектов, значение которых не было достаточно оценено в условиях предстоящей борьбы на море и против берега (Лазистан, порты Румелийского берега), флот оказался и оперативно и технически не подготовленным к этим операциям, и этим, в основном, приходится объяснить недостижение поставленных целей.

Угольный район Анатолийского побережья, включавший в себя Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли, Парфени и др. пункты, издавна снабжал Константинополь и прилегающие к нему местности углем. Сам по себе не высокого качества, уголь этот не мог, конечно, соперничать с английским углем в деле широкого снабжения судов и промышленности, но, в случае блокады проливов и исчерпания сделанных запасов иностранного угля, он вполне мог быть применен для тех и других целей. Другого угля, столь удобно расположенного для доставки, Турция не имела. Это обстоятельство определяло экономическое значение указанного Угольного района, которое усилялось еще и тем, что при недостаточности в ближайших к Константинополю районах древесного топлива (лесов), зунгулдакский уголь был предметом широкого потребления населения. Не имея его, населения неминуемо обрекалось на значительные лишения и, таким образом, к экономическому фактору присоединялся—моральный, что, по примерам из истории Турции и в частности Константинополя, могло привести (в условиях блокады вообще) к серьезным последствиям—восстаниям, свержению правительства и т. п.

При отсутствии в этой части Анатолии не только железных, но и удобных для транспорта угля шоссейных дорог, обеспечивающих сообщение с Константинополем, единственным путем доставки угля—был морской. Таким образом, всякая конъюктура войны России с Турцией, а в особенности в союзе с Англией и Францией, блокирующими своим флотом Дарданеллы, неминуемо должна была ввести в число мероприятий, ослабляющих противника, и удар по Угольному району.

Что Зунгулдакскому району в прежнее время придавалось известное значение со стороны русских военно-морских кругов, можно судить из того, что в период конца 90-ых годов и начала 900-ых (т. е. до войны с Японией) черноморская эскадра почти ежегодно, в конце летней кампании, обходила порты Румелийского и Анатолийского побережья с целью изучения театра вероятных военных действий и посещала Зунгулдак, где личный состав собирал необходимые сведения и знакомился с особенностями побережья, расположением копей, методами и оборудованием добычи угля и пр. Таким образом, в этот период Угольный район рассматривался, как возможный объект военных действий флота.

В последующий период, в связи с отказом от Босфорской операции, отпали и сопредельные с ней оперативные замыслы, и Угольный район как бы выпал из кругозора оперативной мысли.

Нельзя не упомянуть, что в „Военно-Географическом описании Черного моря“ издания Морского Генерального Штаба 1908 г. сведения о Зунгулдаке и вообще об Угольном районе совершенно отсутствуют.

Словом, в период непосредственно предшествовавший мировой войне, период, как известно, связанный с крупным изменением задач Черноморскому флоту [1]), оперативная мысль проходит вопрос об Угольном районе молчанием и не вводит его в число объектов, требующих соответствующей подготовки флота.

К началу войны, т. е. к 1 августа 1914 года, флот не располагал ни современными сведениями разведки об этом районе; ни разработанным методами борьбы, применимыми к обстановке; ни достаточными для того средствами. Не имел он их и два с половиной месяца спустя, когда Турция нашла для себя удобным вступить в борьбу; почти не имел их и позже.

На периоде—от начала войны и до вступления в нее Турции—необходимо несколько остановиться. Нет никакого сомнения, что в ряду задач, ложившихся на Черноморский флот, операции против Зунгулдака являлись второстепенными. Но при правильной оценке обстановки борьбы, как она сложилась с момента прорыва „Гебена“ и „Бреслау“ в Дарданеллы, когда, первые недели войны показали, что борьба будет вестись „на

---

[1]) М. А. Петров. Подготовка России к мировой войне на море. 1926 г. Глава IX. Планы развертывания черноморского флота 1907—1914 г.г.

истощение", что экономический фактор начинает превалировать над всеми другими соображениями,—вопрос о наличии угольного резервуара, питающего флот и промышленность единственного в то время противника на Черном море, должен был-бы встать перед командованием в ряду сопредельных боевых вопросов, чтобы затем быть развитым в систематический план подготовки и использования морской силы в данном направлении.

Этого не произошло. Задачи флоту остались в прежней неясной формулировке, не смотря на решительное изменение обстановки с появлением „Гебена". Единственным решением вопроса о вероятных намерениях противника является предположение об нанесении им главного удара на базу флота в Севастополе, с целью уничтожения флота. Отсюда—предвзятая идея генерального сражения на подготовленной вблизи своей базы позиции. Все остальные возможности отклонялись.

Находясь под влиянием ожидания этого удара, командование явно отклоняло от себя возможность наметить иные операционные направления, считая их рискованными вообще и рискованными потому, что они могли расстроить пресловутое „сосредоточение" всех наличных сил „в кулаке". В то же время, доверчивость командования к уверениям дипломатии о возможности избежать войну,—доверчивость, стоившая потери почти трех месяцев, говорит за то, что командование не могло сделать должного анализа обстановки в этот период,—правда, как и позже, когда в последующем ходе событий оно лишь „вынуждалось" осуществлять те или иные операции под давлением извне.

К таковым, в первую очередь, нужно отнести операции против Зунгулдка, которые, не найдя себе определенного места в систематическом плане кампании, заняли (и на долго) первостепенное место в ряду операций Черноморско флота.

Поводом к началу операций против Угольного района послужила просьба морского союзного командования, действовавшего против Дарданелл, прекратить подвоз угля в Константинополь и тем вызвать угольный голод. Просьба эта, переданная через министерство иностранных дел и вызвавшая директиву Ставки от 19 октября (1 ноября) 1914 г., положила начало длительной серии „зунгулдакских" операций и блокады Угольного района, продолжавшихся на Черноморским театре с различной интенсивностью почти до конца войны. Всего, в течение 1914, 1915, 1916 г.г., и до февральской революции, черноморским флотом было выполнено: 5 бомбардировок Зунгулдака и угольных пунктов большими судами, более 20 бомбардировок миноносцами и мелкими судами, одна попытка закупорить Зунгулдакскую гавань затоплением пароходов, несколько операций бомбардировок с воздуха и наконец, бесчисленное множество поисков для уничтожения подвоза угля на транспортах, парусниках и баржах, выполняв-

шихся миноносцами, подводными лодками и вспомогательными судами, несшими службу по блокаде.

Временами, занятый другими операциями, Черноморский флот ослаблял свое внимание к Зунгулдаку и прерывал действия против него. Это немедленно усиляло вывоз угля и сейчас же вызывало напоминание со стороны союзников о недостижении цели. В этом отношении, ни в период перед войной, ни в те три месяца, которые черноморский театр имел ввиде отсрочки, не было сделано ничего решительного и определенного для установления связи с операциями союзников, действовавших на средиземноморском театре. Не было установлено ничего и в последующие периоды войны.

Иронией звучат, например, после всех бомбардировок и массового уничтожения транспорных средств Турции, когда командование доносило о достижении полного прекращения подвоза угля,—новые просьбы союзников из Архипелага об „усилении“ активности в деле прекращения доставки угля в Константинополь. Как устанавливают документы, последняя просьба об этом относится к 11 (24) сентября 1916 г., т. е. уже в командование Колчака, в самый разгар усиленных операций по заминированию Босфора, дабы приостановить всякий выход каких бы то ни было судов из Босфора.

Подобные „напоминания“, естественно, возвращали внимание командования к Угольному району, и оно снова принимало одну из обычных форм воздействия на противника. Такие спородические вспышки мы и видим на всем протяжении более чем двух лет войны.

Чем вызывалось такое длительное недостижение цели, почему ни одна из принятых мер, и все они в совокупности, не привели к решению?

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо проанализировать сущность всех предпринятых в этом направлении операций, разобрав наиболее типичные из них. По методам использования боевых средств это были—бомбардировки, налеты с воздуха, закупорка гавани и, наконец, блокада.

Бомбардировка Зунгулдака 24 октября (6 ноября) 1914 года.

Первая бомбардировка Зунгулдака, положившая начало длительному ряду операций против Угольного района, выполнявшихся в течение всей войны, была произведена 24 октября (6 ноября) 1914 г., через восемь дней после начала войны на Черном море, во второй поход черноморского флота к берегам Турции.

Этот поход, продолжавшийся с 22 октября (4 ноября) по 25 октября (7) ноября, имел своей целью выполнение двух задач:

1) постановку минного заграждения с миноносцев у Босфора и 2) бомбардировку Зунгулдака.

Для выполнения первой задачи—были предназначены четыре новых, только что вошедших в строй, нефтяных миноносца—„Дерзкий", „Гневный" и „Пронзительный" и „Безпокойный", которые должны были, приняв полный запас мин (по 60 на миноносец), выйти вместе с флотом и на пути, отделившись к Босфору, поставить здесь, в ночь на 24 октября (6 декабря), минное заграждение против выхода, в 12 милях от берега. В случае встречи с сильнейшим неприятелем, миноносцы должны были отойти под прикрытие флота, находившегося в море. Цель заграждения—постановка мин на вероятных путях неприятеля.

Операция эта была выполнена в назначенное время, но, в виду неточности счисления и отсутствия промера, мины были поставлены на больших глубинах и многие из них, будучи раздавлены давлением воды, взорвались. За время постановки, на миноносцах было насчитано свыше 50 взрывов; вообще нужно считать, что постановленное заграждение фактически было на половину уничтожено в момент постановки [1]).

Операция бомбардировки.

Вторая задача похода — бомбардировка Зунгулдака—протекла при следующих обстоятельствах.

Выйдя 22 октября (4 ноября) из Севастополя, флот, в составе дивизии линейных кораблей („Евстафий", Иоанн Златоуст", „Пантелеймон", „Три Святителя" и „Ростислав"), крейсеров („Кагул", „Память Меркурия" и „Алмаз") и минной дивизии, в составе 9 миноносцев, направился сперва к Румелийским берегам, откуда спустился к Босфору, с целью прикрыть операцию постановки. По ее выполнении, флот лег курсом на Зунгулдак с расчетом подойти к Угольному району с расветом 24 октября (6 ноября).

23 октября (5 ноября), на пути к Зунгулдаку, командующий флотом, подозвав к себе миноносец „Баранов", приказал ему передать на „Ростислав" и „Кагул" следующее приказание:

„Завтра будете обстреливать Зунгулдак, там уничтожить краны для погрузки угля на молу, на малой пристани, землечерпалки и ремонтные мастерские. „Ростиславу" разрешается выпустить не более 60—10″ снарядов и 80—6″ снарядов. Продолжать стрельбу не более получаса, ходить не ближе 100 саженных глубин" [2]).

---

[1]) Факты взрывов были предметом расследования специальной минной комиссии, которая, объясняла их тем, что миноносцы произвели постановку в районе крепостных заграждений Босфора и взрывы принадлежали турецким минам, которые взрывались турками с батарей с помощью проводов. (Д. №№ 19409, 18742).

[2]) Из документов, относящихся к этому походу, видно, что операция бомбардировки не была разработана и ее выполнение носило совершенно случайный характер. В штабе командования имелся один экземпляр плана Зунгулдака, который не был известен ни «Ростиславу», ни «Кагулу». Никаких точных сведений

В 7 часов 30 м. утра, с подходом флота на видимость берегов, „Ростислав“ [1]) и „Кагул“, по сигналу Командующего флотом, отделились и направились к Зунгулдаку, в сопровождении 6 миноносцев IV-го и V дивизиона для охраны.

Погода, бывшая с утра слегка пасмурной, к моменту начала бомбардировки испортилась: пошел дождь и мгла затянула берег, сильно затруднив наводку.

В 8 ч. 20 м. утра, подойдя на дистанцию в 75 кабельтовых, „Ростислав“, имея в кильватер „Кагул“, начал бомбардировку указанных целей из 10″ башенных орудий. Из-за дождя и мглы точного места падения снарядов не было видно; поэтому командир ограничился огнем лишь одного 10″ калибра, постепенно сократив расстояние до 59 кабельтовых. За полчаса стрельбы было выпущено 26 снарядов, при чем было наблюдено несколько пожаров на берегу. однако, точных результатов обстрела установить не удалось. В 8 ч. 50 м. стрельба была окончена и „Ростислав“ пошел на соединение с флотом.

Во время стрельбы „Ростислава“, „Кагул“ огня не открывал, так как с этой дистанции огонь 6″ калибра был бы не действителен. Когда стрельба корабля была окончена, „Кагул“ в сопровождении миноносцев, приблизился к берегу на 50 кабельтовых и занял позицию на NW22° от маяка. Однако, к 9 часам мгла настолько сгустилась, что крейсер должен был перейти на новую позицию в 42 кабельтовых. В 9 ч. 5 м. „Кагул“ открыл огонь по элеватору и, после двух пристрелочных залпов, перешел на поражение района гавани. После первых 15 залпов, всю гавань заволокло дымом, почему стрельбу пришлось перенести на заводские постройки.

Всего было сделано 30 залпов, с расходом 230-ти 6″ снарядов. В 9 ч. 30 м. крейсер окончил стрельбу и присоединился к флоту. Во время бомбардировки, под берегом, в районе Зунгулдака, были замечены два парохода, из которых один был

о расположении зунгулдакских угольных сооружений не было. Единственным лицом на флоте, бывавшим в Зунгулдаке и имевшим о нем сведения, был лейтенант Туманов, плававший на миноносце «Баранов». Его и было решено использовать в качестве руководителя при обстреле порта. Уже на походе, утром 23 октября (5 сентября), с флагманского корабля по семафору был сделан Туманову запрос: «может ли он указать с моря ремонтные мастерские Зунгулдака». На утвердительный ответ, штаб запросил: «Какие сооружения удобнее всего уничтожить». Получив ответ: «Приспособления для погрузки угля и, если будут видны с моря, ремонтные мастерские железной дороги», штаб уведомил Туманова, что «предполагается «Ростиславом» и «Кагулом» уничтожить два крана на большом молу, отдельный элеватор на малой пристани, землечерпалку и ремонтные мастерские. Вы перейдете на «Ростислав». Нужно ли Вам передать план порта?» Туманов ответил, что план желателен. Таким образом, видно, что какой-либо специальной подготовки и предварительной разведки перед операцией произведено не было. Д. № 7011.

[1]) С утра с м-ца «Баранов» на «Ростислав» прибыл упомянутый выше лейтенант Туманов с планом Зунгулдака.

ПЛАН
ПОРТА ЗУНГУЛДАК
(по данным 1914 г)
N
S
ЧЕРНОЕ МОРЕ
МОЛ
ГАВАНЬ
МАЛАЯ ПРИСТАНЬ
БАТАРЕЯ
ТРАНШЕИ
ТРАНШЕИ
ВЫСОТЫ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА К КОПЯМ

Черт. 3.

уничтожен миноносцами, другой расстрелян „Кагулом“ на обратном пути к флоту.

К 11 ч. утра, по присоединении к флоту „Кагула“ и миноносцев, флот, построившись в походный порядок, намеревался лечь на N, чтобы итти в Севастополь, когда дозорный крейсер „Память Меркурия“, а затем и другие суда, увидели слева (мористее) во мгле силуэты двух больших пароходов; вскоре за ними был обнаружен и третий.

Это оказались три больших турецких транспорта, „Безми Ален“, „Митхад Паша“ и „Бахри Ахмет“, шедшие в Трапезонд с войсками и военными грузами для турецкой армии, действовавшей на Кавказе. Огнем эскадры все три транспорта, около 11 ч. 30 м. дня, были утоплены, при чем миноносцами спасена часть команды и перевозившихся войск.

Транспорты эти, выйдя ночью из Босфора, следовали без конвоя вдоль берегов Анатолии и, обнаружив неожидано флот, имели намерение обойти его мористее, пользуясь мглой, но были замечены.

Покончив с транспортами, флот лег на Севастополь и, выдержав на обратном пути сильный шторм, 25 октября (7 ноября) вернулся в базу.

Общая оценка бомбардировок.

Общее число бомбардировок Зунгулдака и других мест добычи угля за все время войны большими судами и миноносцами превышало 25. При этом большие суда имели целью существенное разрушение технического оборудования добычи угля (гавани, молов, эстокад, промывочных зданий, подъемных путей и пр.), а миноносцы—воспрепятствование восстановлению разрушенного и уничтожение еще сохранившегося от крупных бомбардировок Тем не менее, пользуясь периодами спокойствия, турки очень быстро востанавливали добычу угля и, заменяя разрушенное примитивными средствами, упорно продолжали добычу и транспортировку угля. Ни сами разрушения, ни гибель громадного числа паровых и парусных судов не останавливали снабжения. Через самые короткие промежутки времени после серьезных бомбардировок, разведка доносила о присутствии за молом Зунгулдака пароходов и парусников, грузящихся углем. Не смотря на то, что большинство из них топилось, новые пароходы и фелюги снова высылались, несмотря на очень малый процент удачного прорыва. Это продолжалось всю войну, и еще осенью 1916 г. подводная лодка „Тюлень“ с боя захватила одного из наиболее счастливых прорывателей угольной блокады—вооруженный транспорт „Родосто“. Все это доказывало, насколько велика была нужда в угле.

Таким образом, бомбардировки цели не достигали. Происходило это по той простой причине, что сами пункты добычи угля, т. е. шахты и штольни не были доступны артиллерийскому огню с моря.

Большинство их было расположено по склонам гор и в складах местности, обращенных от моря в противоположную сторону и, следовательно, совершенно защищенных от бомбардировок природными условиями. Таким образом, повреждения их могли носить лишь случайный характер. Что же касается технического оборудования, зданий для промывки, подъездных путей и пр., то, конечно, востанавливать их турки не имели возможности, ограничившись непосредственной передачей добытого угля к местам погрузки. При этом сама передача обычно производилась при помощи подвесной дороги (на канатах), что, как известно, легко восстанавливаемо. Очевидно, необходимые манипуляции с углем (промывка, отбор) происходили уже в пунктах доставки, т. е. в Константинополе. Важно было лишь доставлять.

Поэтому неудивительно, что турки немедленно после бомбардировки и ухода флота возобновляли работы. Более того, имея возможность следить с высот за появлением русских судов, они располагали достаточным временем для срочной уборки подвесных дорог и того погрузочного инвентаря, который для них требовался. Одновременно турками были приняты меры и для создания обороны Зунгулдака. Вскоре после первой большой бомбардировки 24 октября (6 ноября), в Зунгулдаке было поставлено 4 батареи, которые сильно препятствовали миноносцам и вспомогательным судам обстреливать гавань и склады на близком расстоянии.

Таким образом, все операции бомбардировок Угольного района в результате привели к ничтожным достижениям. Флот израсходовал громадное количество боевых запасов и угля, не достигнув решения.

Попытка закупорки Зунгулдака 10 (23)—11 (24) декабря 1914 г [1]).

Первые же бомбардировки Зунгулдака показали, что, несмотря на разрушения, нанесенные флотом, добыча и транспорт угля продолжаются. Одновременно выяснилось, что имеющийся в Зунгулдакской гавани солидной конструкции мол, благодаря своей высоте, скрывает стоящие в гавани пароходы настолько, что поверх стенки мола видны обычно только мачты и часть трубы. Таким образом пароходы были защищены от огня судов, особенно, миноносцев и крейсеров, которые, обстреливая Зунгулдак и не подходя под действительный обстрел батарей, не могли причинить пароходам существенных повреждe-

[1]) Хотя эта операция в той ее части, которая относится к пребыванию отряда судов, назначенных для выполнения закупорки, и флота, его прикрывающего, в море, и не имеет непосредственного отношения к действиям флота против берега, но мы передаем и обстоятельства всего похода, так как без них будут неясны причины неудачи всей операции. Материалом служили дела Архива войны №№ 18740, 18748, 1732, 7011.

ний. Показания пленных, подтверждая это, указывали еще и на то, что мол служит прикрытием как для мелких пароходов, занимающихся буксировкой шаланд, так и для каботажных судов, прячущихся под его прикрытие при появлении русских судов.

Это навело командование на мысль предпринять операцию закупорки гавани Зунгулдака путем затопления при входе и внутри ее нескольких старых пароходов, нагруженных каменным балластом. Для этой цели были отобраны наиболее изношенные пароходы, имевшиеся в распоряжении Черноморского флота— „Олег", „Исток", „Атос" и „Эрна".

План операции. Для выполнения самой операции закупорки был выделен отряд в составе л. к. „Ростислава" (брейд-вымпел начальника отряда), кр. „Алмаз", III, IV, V и VI дивизионов миноносцев и четырех перечисленных выше пароходов. Как во время перехода морем, так и во время самой операции, отряд должен был быть прикрываем флотом, в составе дивизии линейных кораблей, бригады крейсеров и остальной части минной бригады.

По плану операции закупорки предполагалось [1]), что Начальник отряда (командир л. к. „Ростислав") 7 (20) декабря, выйдя, совместно с флотом, в море,—должен ожидать 10-го (23) декабря прибытия к флоту отряда пароходов с кр. „Алмаз" и 6-ым дивизионом миноносцев. Встреча должна была произойти в указанном рандеву утром. По соединении с флотом, отряд идет некоторое время совместно, пока Командующий флотом (л. к. „Евстафий") не прикажет итти по назначению. Отряд, в строе кильватерной колоны (последовательно: „Ростислав", 4 парохода, „Алмаз" и 6-ой дивизион) берет курс на Зунгулдак. К заходу солнца к отряду присоединяются 4-ый и 5-ый дивизионы миноносцев в кильватер 6-му дивизиону. При подходе к неприятельским берегам, 6-ой дивизион отделяется от отряда и идет к Зунгулдаку. С рассветом, этот дивизион должен исследовать район Зунгулдака в отношении наличия здесь каких-либо неприятельских судов — подводных лодок, транспортов и пр. и принять самые энергичные меры к их уничтожению. Особенное внимание дивизион должен был обратить на суда, стоящие в гавани, которые бы могли помешать пароходам осуществить закупорку.

---

[1]) План этот, на основании указаний, полученных от оперативной части Штаба Командующего, был разработан командиром кр. «Алмаз» и начальником отряда пароходов и утвержден начальником отряда (командир л. к. «Ростислава»). Последний, в своем донесении Командующему после операции, пишет: «В виду неимения времени, до ухода из Севастополя, собрать всех начальников, участвующих в экспедиции, этот план в главных и общих чертах был выработан мною с командиром кр. «Алмаз», начальником отряда пароходов и флаг-офицером оперативной части Штаба Тумановым (который должен был итти на VI-ом дивизионе м-цев, как хорошо знающий Зунгулдак)...» Самый же план, в разработанном виде, был передан командиру «Ростислава» уже в море 10 (23 декабря).

Выполнив свое задание, миноносцы должны были отойти к прикрывающим судам и держаться наготове, чтобы принять людей с затопленных пароходов.

При подходе с рассветом к Зунгулдаку, „Ростислав“ и „Алмаз“, имея впереди миноносцы 4 и 5 дивизионов с опущенными тралами, подходят на дистанцию действительного огня и обстреливают батареи, стремясь привести их к молчанию. Достигнув этого, суда переносят огонь на гавань и береговое пространство перед нею, систематически очищая район от пулеметов и возможных войск, чтобы устранить всякое сопротивление турок при подходе пароходов к гавани. Последние, во время обстрела, держатся в море и, только по сигналу с „Ростислава“, идут в гавань для затопления. По выполнении последнего, миноносцы снимают с пароходов команды и весь отряд возвращается к флоту.

Здесь нельзя не отметить, прежде всего, что, хотя план этот был утвержден командиром „Ростислава“, как начальником отряда, но разработка деталей плана была им поручена, ввиду ухода его с кораблем в море, старшим начальникам частей, входящих в состав экспедиции. Таким образом, целый ряд подробностей не мог быть известен ответственному выполнителю операции, лишенному, прежде всего, возможности руководить последними приготовлениями, проверить подготовку и иметь уверенность в одинаковом понимании всеми частями своих задач. Нахождение начальника экспедиции, в течение самого горячего времени подготовки операции, со своим кораблем в море (7 (20)—10 (23) декабря)—нельзя не признать существенным дефектом организации, предопределившим, как мы увидим ниже, ряд ошибок и бессвязность действий.

Выход флота 7 (20) декабря был не только очередным крейсерством боевого ядра в море. В целях предупреждения свободного выхода германо-турецких крейсеров из пролива, командование решило соединить операцию закупорки Зунгулдака с предварительной постановкой у входа в Босфор большого минного заграждения (600 мин), для чего отряд заградителей („Алексей“, „Ксения“, „Георгий“, и „Константин“), под прикрытием 3-го дивизиона миноносцев, в ночь с 8 (21) на 9 (22) декабря поставил и это заграждение [1]). Флот прикрывал постановку с моря и, по окончании ее, проводил заградители к Севастополю.

Выполнение операции.

При подходе к Севастополю, заградители были отпущены в базу, а флот остался в море, ожидая подхода отряда, предназна-

---

[1]) На этом заграждении в 1 ч. 40 м. дня 13 (26) декабря на двух минах подорвался «Гебен». Факт этот не подлежит сомнению, так как очевидцем его был попавший в плен с парохода «Атос» его командир лейт. Четверухин, находившийся в момент взрывов на самом «Гебене». Ему удалось уже из плена сообщить об этом письмом. (Д. 18740, 18872, 19164).

ченного для закупорки. 10 (23) декабря, около 9 часов утра, к флоту присоединился в море отряд пароходов, вместе с кр. „Алмаз“ и 6-ым дивизионом миноносцев. В 2 ч. 30 м. дня, по сигналу Командующего „следовать по назначению“, отряд с „Ростиславом“ во главе, отделился от флота и лег курсом 185° на Зунгулдак. Головным шел „Ростислав“, затем—пароходы, „Алмаз“ и миноносцы. Ввиду того, что в скором времени пароход „Эрна“ получил повреждение машины, „Ростислав“ взял его на буксир, вследствие чего отряд двигался ходом около $5^1/_2$ узлов. Ввиду свежей погоды, начальник отряда разрешил миноносцам держаться по способности, сохраняя строй. До 11 ч. вечера флот поддерживал связь с отрядом,—затем отошел на W и, пройдя некоторое время этим курсом, лег на Зунгулдак. Около 1 ч. ночи, 6-й дивизион, получив от „Алмаза“ место, отделился от отряда и, обогнав его, направился к Зунгулдаку для выполнения своей задачи [1]).

С наступлением темноты, „Ростислав“ почти перестал видеть свои задние мателоты и лишь с трудом временами мог рассмотреть силуэт идущего за ним „Олега“. Считая, что пароходы сильно отстали, Начальник отряда, около 3 ч. ночи, решил дать им возможность подойти, для чего лег на курс W [2]), с целью, как он писал в донесении, „через полчаса снова повернуть на Ост и, придя на путь отряда, лечь тем же курсом“.

Во время пребывания на этом новом курсе, у находившегося у него на буксире пароходе „Эрна“ от зыби и размахов вырвало буксирные кнехты, так что пришлось отказаться от буксировки. К счастью, на „Эрне“ справились с повреждением машины и он мог двигаться самостоятельно. Через полчаса после своего поворота, около 3 ч. 30 м. „Ростислав“ повернул обратно на Ost, с целью вернуться на прежний курс и соединиться с отрядом.

Около 3 ч. 50 м. утра, еще не встретив своего отряда, „Ростислав“ увидел справа луч прожектора, скользнувший по поверхности моря. В этом луче были замечены силуэты „Олега“ и шедшие сзади его миноносцы. Немного спустя, там же появились уже два луча прожектора, которые снова осветили „Олега“. Одновременно послышалась артиллерийская стрельба. Прожекторы продолжали освещать море и на мгновение осветили „Ростислав“, но вскоре потухли.

---

[1]) Необходимо указать, что миноносцы 3, 4 и 5 дивизионов совершенно не были осведомлены ни о целях похода (секретность), ни о своих функциях во время операции. Командир одного из миноносцев 3 дивизиона, шедшего за пароходами, в своем донесении о походе пишет: «Походный порядок мне не был известен, также не было известно куда мы идем и зачем мы идем; видел только, что впереди шли «Ростислав», «Алмаз» и пароходы, за нами 4 и 5 дивизионы, а спереди 6 дивизион».

[2]) Т. е. перпендикулярно к курсу на Зунгулдак.

Теряясь в догадках, кому могли принадлежать прожекторы и кто мог стрелять, Начальник отряда, полагая, что светил и стрелял „Алмаз“, запросил об этом его по радио. Последний, который должен был итти позади пароходов, но на самом деле шел в стороне от них, в свою очередь, спросил об этом „Ростислава“. По получении такого запроса, положение спуталось еще более. Начальник отряда не мог установить места пребывания своих судов. Одновременно радиотелеграфисты сообщили, что в море близко работает неприятельская станция, причем уверенно называли „Бреслау“.

Попытки найти отряд были неудачны. Около 4 ч. 45 м. в стороне были замечены две ракеты, пущенные одна за другой, причем на мгновение обрисовался силуэт парохода. Считая, что это „Олег“ делает сигнал „терплю бедствие“, Начальник отряда повернул к нему, но на циркуляции силуэт был снова потерян из вида. Тщетные поиски своего отряда не привели к результату и „Ростислав“, после некоторых блужданий, лег на прежний курс к Зунгулдаку.

С рассветом весь отряд оказался разбросанным, причем пароходы и миноносцы оказались в разных частях горизонта. Первым был обнаружен „Олег“, затем „Исток“ и „Эрна“, что касается четвертого—„Атоса“, то он обнаружен не был [1]).

Только по соединении с „Олегом“, для Начальника отряда стала ясным картина происшедшего ночью. Вот как рисуется она по донесению Начальника отряда пароходов и другим материалам.

С момента неожиданного поворота „Ростислава“ на курс W, шедший за ним „Олег“ потерял его из вида. Не зная о повороте, не сопровождавшимся никаким сигналом, „Олег“ продолжал итти прежним курсом на Зунгулдак. Около 4 часов впереди были замечены какие-то длинные силуэты. Первоначально было решено, что это „Ростислав“ и шедший у него на буксире „Эрна“, но затем с парохода определенно разобрали, что это—миноносцы. Зная по плану операции, что ночью от отряда должны были отделиться миноносцы 6-го дивизиона, начальник отряда пароходов решил, что это—они, тем более, что им с утра надлежало быть у Зунгулдака, до которого по счислению было около 25 миль. К тому же, все четыре замеченных миноносца были совершенно похожи на миноносцы 6-го дивизиона, имея по 4 трубы.

Однако, вскоре миноносцы, сблизившись на расстояние не более кабельтова, открыли боевое освещение, осветив мостик и

---

[1]) Позднее оказалось, что «Атос», отбившись во время ночи и происшедшей тревоги, на утро был замечен «Бреслау», который тотчас его обстрелял. Получив несколько попаданий, командир «Атоса», лейт. Четверухин, подорвав пароход, покинул его на шлюпках. С последних он и был снят «Бреслау», который передал позже пленных на «Гебен». Здесь то, при возвращении «Гебена» в Босфор, Четверухин и был свидетелем подрыва его на двух минах.

нос „Олега“. Считая открытое освещение недоразумением, Начальник отряда в рупор передал на миноносцы, что они освещают „Олег“.

В ответ послышался громкий смех и ответ по-русски „прочли, что „Олег“, получай“,—одновременно с чем был открыт огонь. Миноносцы оказались турецкими—типа „Самсун“, с добавочными фальшивыми трубами.

Сделав несколько залпов, миноносцы перешли на левую сторону отряда, где один из них (головной) выпустил торпеду. Дав „Олегу“ задний ход, Начальнику пароходов удалось ее избежать. Миноносцы, осветив еще несколько раз суда прожекторами, потушили их и скрылись в темноте.

Этот неожиданный налет неприятеля при наличии в море всего флота [1]), не взирая на сопровождение пароходов боевыми судами и миноносцами, совершенно дискредитировал операцию, породив среди отряда растерянность, а на самих пароходах—панику. По тому, что турецкие миноносцы ограничились атакой на „Олег“, нужно думать, что для них встреча с отрядом была неожиданной. Заметив в свете прожекторов большие суда и миноносцы (лучи скользнули и по „Ростиславу“ и по „Алмазу“), турки, вероятно, решили, что они попали в середину походной колонны флота и поспешили уйти. Во всяком случае, они дали знать „Бреслау“ о нахождении флота и транспортных судов в море, заронив подозрение, что русские предприняли десантную операцию против Зунгулдака. Этим, вероятно, и объясняются последующие настойчивые действия „Бреслау“, который предпринял все, чтобы помешать ее выполнению.

Подвергшийся нападению „Олег“ имел ряд надводных и подводных пробоин, причем вода стала затоплять кочегарки. Личный состав, среди которого оказалось несколько убитых и раненых, принадлежал, в большей своей части, к служившему на нем еще в мирное время персоналу торгового флота; попав под обстрел, он поддался панике, с трудом прекращенной. Благодаря принятым мерам, „Олег“ остался на плаву и мог двигаться.

В момент паники, когда донесли о затоплении кочегарок на „Олеге“ были выпущены ракеты о бедствии, которые и видел „Ростислав“. Что касается „Алмаза“, то он, видя все те же явления, что и „Ростислав“, также оставался в полном недоумении. Получив вскоре радио „Ростислава“ о наличии в море „Бреслау“ и почувствовав грозящую опасность, он на некоторое время увеличил ход, чем окончательно порвал связь с отрядом.

---

[1]) Флот в это время находился в милях 12—15 на норд-ост от отряда, идя тем же курсом на Зунгулдак. Один из флаг-офицеров, находящийся на л. к. «Три Святителя», в своем дневнике пишет: «В 4 часа утра за горизонтом виден был луч прожектора и слабо слышна стрельба (отдельные не очень частые выстрелы) в течение 5—8 минут. Флот курса не менял и, повидимому, по радио никаких вопросов—о том, что случилось—«Ростиславу» не делалось».

Остальные пароходы и миноносцы 4-го и 5-го дивизиона, шедшие сзади длинной кильватерной колонной, не получая никаких приказаний и не имея по плану операции никаких указаний о действиях на случай встречи с неприятелем во время похода, потеряли строй и связь между собой [1]).

Неизвестность и отсутствие сведений о происшедшем сильно подняло нервозность. В своем донесении командир „Алмаза“ сообщает:

„На рассвете соединился с 6-м и 2-м дивизионами, причем, в составе 6-го дивизиона оказался один миноносец 4-го, 4-й же и 5-й дивизионы оказались разбросанными в разных частях горизонта, и тут некоторое время я принимал 6-й дивизион за неприятеля, так как он начал заходить мне в голову и круто повернул на меня, т.-е. начал маневр атаки. Подставив миноносцам корму, я едва не открыл огонь, настолько маневр миноносцев был подозрителен“.

Обстановка утром 11 (24) декабря.

В таком состоянии рассвет застал отряд. Не хватало „Атоса“ и одного из миноносцев. Последний подошел к отряду около 9-ти часов утра.

Пока отдельные части и суда отряда собирались к „Ростиславу“, со стороны берега, около 8 ч. утра, появился 6-й дивизион. Подойдя к „Ростиславу“, начальник дивизиона донес, что ему не удалось выполнить своей задачи, т. к. „вследствие темноты, мглы и отсутствия уверенности в своем месте“ дивизион не нашел Зунгулдака.

Несмотря на значительный пропуск времени, Начальник отряда все же решил выполнить операцию и, дав дивизиону место, направил его по назначению для выполнения порученной задачи. Одновременно, в 9 ч. 30 м., приказав миноносцам 4-го и 5-го дивизионов подать тралы, Начальник отряда с „Ростиславом“ и „Алмазом“ направился к берегу для его обстрела.

6-ой дивизион, подойдя на две мили к Зунгулдаку, обнаружил в его гавани стоящий за молом однотрубный пароход, а в бухте Калимли—второй пароход меньших размеров. Едва по последнему был открыт огонь, как дивизион был энергично обстрелян четырьмя батареями, о существовании которых не было известно. Огнем миноносцев вскоре был вызван на пароходе пожар, но потопить его не удалось, так как батареи быстро пристрелялись и их снаряды стали падать в непосредственной близости миноносцев. Ввиду этого, дивизон отошел из под огня батарей, пробыв около 8 минут под обстрелом.

---

[1]) По сообщениям участников один из миноносцев, приняв турецкие миноносцы за свои, шел с ними некоторое время. Только благодаря тому, что ночью турки стали переговариваться между собой «ратьером» ошибка была обнаружена до рассвета и миноносцу «удалось» скрыться в темноте.

Заметив отход миноносцев, Начальник отряда выслал для их поддержки „Алмаз“, который увидя возвращение миноносцев, счел нужным вернуться к „Ростиславу“, дав радио о наличии на берегу четырех батарей.

Таким образом, к ночной неудаче, поведшей к утрате главного условия успеха операции—внезапности, присоединился еще целый ряд неожиданностей, нарушивших план и связность действий отдельных частей.

Не считаясь с тем, что первая часть подготовки уже не могла быть выполнена, Начальник отряда решил продолжать операцию в той ее части, которая ложилась на „Ростислав“ „Алмаз“ и пароходы. Приказав пароходам быть готовыми и закупорке, Начальник отряда с „Ростиславом“ и „Алмазом“ направился в 10 ч. 40 м. к Зунгулдаку для обстрела батарей. Миноносцы с заведенными тралами шли впереди.

К этому моменту флот подошел на видимость Зунгулдака и держался на горизонте. Не имея никаких донесений от „Ростислава“, Командующий флотом, по отдельным радио судов с момента ночной атаки и до утра, мог все же заключить, что операция протекает неблагополучно [1]).

Уже тот факт, что к моменту подхода флота на видимость Зунгулдака, т. е. к 10 ч. утра, операция закупорки не была выполнена, должен был вызвать его запрос о положении дела. Узнав из дальнейшего, что четвертый пароход отсутствует, Командующий приказал послать один из миноносцев, находившихся при флоте, на его поиски. Последний, отойдя в море, вскоре обнаружил на N большой дым и опознал в нем „Бреслау“. Этот дым был замечен и флотом, при чем был приписан „Гебену“.

Немедленно в 11 ч. было дано радио „Ростиславу“ и „Алмазу“—присоединиться к флоту; затем, когда был опознан „Бреслау“, вторым радио было приказано отряду пароходов итти по назначению.

Таким образом, пароходам предстояло произвести закупорку гавани при наличии не уничтоженных батарей. Считая, что Командующему флотом это неизвестно, командир „Ростислава“ по радио сообщил о батареях. Одновременно, Командующий получил извещение, что „Олег“ имеет пробоины и, хотя может итти для затопления, но держаться против волны не может.

Наличие всех этих условий, при опасении, что за „Бреслау“ нужно ожидать встречи с „Гебеном“, побудило командование признать неудачу всей операции и приказать потопить пароходы, ставшие бременем для флота. Это было выполнено при

[1]) Нельзя не отметить, отсутствие связи отряда с флотом. Ни «Ростислав» не осведомляет командование; ни командование, которое не могло не видеть прожекторов и не слышать стрельбы, не запрашивало о случившимся. Такая же невыясненность продолжается и дальше.

содействии 6-го дивизиона, принявшего экипажи пароходов на свои миноносцы.

В своем донесении, после возвращения в Севастополь от 13 (26) декабря, адм. Эбергард пишет; „К вечеру 10 декабря погода настолько засвежела, что плавание миноносцев сделалось затруднительным, а ход пароходов сильно уменьшился. Ночью стало очевидным, что использовать с рассветом элементы внезапности, как предполагалось, не удастся. Тем не менее, я решил не отменять экспедиции, так как был уверен, что приготовления к ней станут вскоре известны туркам и они примут меры, чтобы помешать ей. При всей секретности подготовки, оказалось, что им уже все известно. Около 4 часов утра 11 декабря, вблизи Зунгулдака, пароходы были атакованы четырьмя турецкими миноносцами и крейсером „Бреслау“ [1]), осветившими и атаковавшими наши пароходы минами и артиллерией. Один из них был поврежден сильно, получив значительную течь, и едва мог дойти до рейда Зунгулдака; второй—ночью пропал без вести; остальные два дошли, но только к полудню с большим опозданием. В ясный день миноносцы 6 дивизиона подошли к Зунгулдаку, но были встречены огнем 4 новых батарей и принуждены были отойти к лин. кор. „Ростислав“ и крейсеру „Алмаз“, которые готовились итти для обстрела Зунгулдака. Главные силы в это время держались мористее на больших глубинах. Около 9 часов утра в море были замечены дымы, из которых в одном был сначала признан густой дым „Гебена“ и одновременно на радиостанциях начали получаться телеграммы, по которым не было сомнения в его близости. Опознав вслед за этим в густом дыму „Бреслау“, и, ожидая ежеминутно „Гебена“ и прочих сил, я построил флот в боевой порядок, оставив только 6 дивизион прикрытием пароходов. Маневрируя на свободную воду для боя, я вынужден был удалиться от Зунгулдака. Получив в это время радиограмму, что 6 дивизион обстреливается четырьмя батареями, я приказал ему снять людей и присоединиться к флоту, затопив пароходы вне гавани“.

Когда в 1 час дня пароходы были потоплены, флот лег на Севастополь, настойчиво сопровождаемый до крымских берегов „Бреслау“, как весь день 11 декабря, так и утром 12-го. Наличие неприятельского крейсера все время держало командование в напряженном ожидании боевой встречи с „Гебеном“ [2]).

Новых попыток закупорки Зунгулдака не повторялось.

---

[1]) Радио «Ростислава» о присутствии «Бреслау» подало повод думать, что в атаке принимал участие и этот крейсер. Донесение же было составлено под первым впечатлением и сильно расходится с действительностью.

[2]) Последний действительно находился в море у Трапезонда, куда перевозил войска. Однако, получив от «Бреслау» извещение о русском флоте, он счел нежелательным встречу с ним и с уходом эскадры к Севастополю, вернулся 12-го (25) декабря в Босфор, где при входе и подорвался.

Разбор операции. Разбирая описанную выше операцию, мы в первую очередь должны отметить, что при удачном выполнении задуманного, закупорка Зунгулдака могла в значительной степени затруднить приемку угля большими транспортами. Однако, сама операция требовала серьезной организации и тщательной подготовки. Опыт порт-артурских заградительных операций японцев, из которых все три не достигли своей цели, настоятельно указывал на трудность таких предприятий и необходимость тщательной подготовки и предвидения всякого рода случайностей [1]).

Повидимому, ясного представления о важности этих факторов в данном случае не было, так как все случившееся, описанное нами выше, являлось резкой иллюстрацией той растерянности, которая владела руководителями и выполнителями операции с момента ночной атаки неприятельских миноносцев и до отказа от операции. Как атака, так и настойчивые действия крейсера „Бреслау", совершенно дезорганизовали сбитую на спех организацию, приведя командование к вынужденному отказу от операции, разрозненности поступков и потоплению пароходов.

Исследование самих обстоятельств этого эпизода не входит в наше задание, но поскольку они привели к срыву операции закупорки, необходимо отметить не только отсутствие прочно продуманного замысла, но и ряд элементарных нарушений тактики.

Совершенно очевидно, что в своем движении к месту операции через все море, при тихоходности груженых пароходов, командование должно было рассчитывать на возможность встречи в море неприятеля. Уже во время нахождения в море, доказательством тому было неприятельское радиотелеграфирование. Не было никаких распоряжений на случай встречи. Отсутствие разведки создало не только нервозность поступков, но и ряд превратных заключений, надопустимых для флота, имеющего определенное задание довести транспорты до места назначения, прикрыть их в пути, поддержать их в момент выполнения операции или в случае изменения обстановки дать им возможность отойти под защитой. Все это требовало тщательного плана, обдуманной и гибкой организации.

В данном случае на эти факторы не было обращено должного внимания и со стороны самого командования, и со стороны ответственных выполнителей. Решив осуществить замысел закупорки, оперативная мысль, вопреки опыту прошлого, принебрегла рядом условий, вытекавших из требований подготовки и обеспечения операции.

На первое место необходимо поставить отсутствие разведки. Что сама идея предварительного изучения объекта операции

---

[1]) Позднейший опыт закупорки Зеебрюгге еще в большей степени оттеняет значение подготовки, организации и тренировки в операциях этого рода.

была чужда ее авторам, видно хотя бы из того, что в разработанном плане операции, при установлении заданий тем или иным участвующим частям допущен был целый ряд условностей и преположений. Так, например, задачей „Ростиславу“ ставится уничтожение крупных батарей противника „если таковые окажутся“, а в задание 6-ому дивизиону—уничтожение подводных лодок, которые появились у турок только через полгода. В то же время, полной неожиданностью оказалось наличие в Зунгулдаке 4-х батарей. Совершенно ясно, что уничтожение их, хотя бы и мощной артиллерией „Ростислава“, могло быть только в том случае, если бы последний знал точно их места. Последнее могла дать только заблаговременная разведка. Затем, ни из плана операции, ни из других материалов, не видно рассчетов—где и как должны топиться пароходы. Опыт попыток заграждения Порт-Артура показал, что даже у самым испытанных и мужественных исполнителей в решительный момент могут сдать нервы, результатом чего являются поспешные решения и невыполнение намеченного. Между тем, нигде не имеется указаний на то, что операции предшествовало предварительное изучение руководителями и участниками самой гавани, что могло быть выполнено во время обходов побережья миноносцами.

Что объект операции не был изучен, свидетельствует также и то, что 6-ой дивизион, посланный подготовить, так сказать, почву для операции, не смог найти Зунгулдака, причем начальник дивизиона в своем донесении пишет: „Считаю, что найти указанную бухту на миноносце, не только с началом рассвета, но и днем затруднительно, при имевших место неблагоприятных условиях плавания“. При этом нужно иметь в виду, что ненахождение Зунгулдака произошло не из-за какого либо тумана, затянувшего берег (он был виден хорошо), а только из за того, что командиры миноносцев не были знакомы с побережьем и не имели сведений об отличительных признаках того или иного места данного берегового района.

Следующим крупным дефектом в деле организации экспедиции являлось, как мы уже отмечали выше, уход в море ответственного руководителя операции закупорки в период последних приготовлений. Начальник отряда, в качестве командира лин. кор. „Ростислав“, с 7 (20) по 10 (23) декабря, совместно со всем флотом участвовал в прикрытии операции постановки заграждения у Босфора, и только в море фактически вступил в командование отрядом, когда последний явился к месту рандеву.

Из приведенных выше материалов мы знаем, что разработка плана операции протекла без его участия и он имел возможность лишь просмотреть его, поручив детальную разработку, ввиду своего ухода в море, другим.

Отсутствовало и столь важное для данного случая совместное ознакомление с предстоящей операцией путем совещания

с командирами участвующих судов, где последние могли бы получить необходимые указания от руководителей операций и разрешить возникшие вопросы и сомнения.

Таким образом, ни необходимой спайки, ни взаимного понимания создано не было, так же как и не было дано необходимых указаний и директив на случай встречи с неприятелем, аварий, штормовой погоды и т. п.

Роль начальника отряда сводилась к приемке отряда в море и проводке его к месту назначения. Подобное положение создалось исключительно в силу того, что оперативное руководство фактически оставалось в руках командования флотом, которое не находило нужным ни дать время для серьезной подготовки к операции, ни предоставить самостоятельности начальнику, который являлся ответственным за выполнение.

Промахи организации не замедлили сказаться. Уже в самом факте неорганизованности походного порядка, когда все суда двигались по способности, не поддерживая связи между собой, видно отсутствие организации военного времени. Начальник отряда, корабль которого превратился в буксирное судно, быстро теряет связь с отрядом, который, будучи уверен в прикрытии флота, двигается по способности к месту назначения. Трудно об'яснимый маневр Начальника отряда, повернувшего с буксиром на перпендикулярный курс W, чтобы дать подойти отставшим судам, окончательно лишает его связи с отрядом, который как раз в это время подвергается нападению турецких миноносцев.

Все перепитии критического положения „Олега", паника на остальных пароходах, неразбериха среди судов, наконец, признаки приближения „Бреслау",—все это создает до нельзя нервную обстановку, которую неприятель только по счастливой случайности не использовал, как это было возможно.

С момента атаки, отряд перестает существовать, как организация. Каждый думает о себе и утро застает суда отряда, рассыпавшимися по всем румбам горизонта.

Собрав отряд, Начальник делает попытку выполнить операцию, но сейчас же сталкивается с дальнейшими осложнениями: 6-ой дивизион не нашел Зунгулдака и не очистил гавань от судов, а попытка выполнить этот запоздалый маневр парируется огнем неожиданных батарей. Впрочем, с того момента, когда неприятель выяснил наличие в море пароходов и их курс, операция уже была скомпрометирована в корне.

Извещенный о транспортах, „Бреслау" незамедлил явиться к месту пребывания флота и своими настойчивыми действиями вселил в командование, уже начавшее получать отрывочные сведения о срыве операции отряда, уверенность, что действия „Бреслау" будут поддержаны „Гебеном".

Перепитии всей операции, начиная от поступков Командования и кончая бедствиями транспортов, позволяют думать, что едва ли можно было бы ожидать успешного выполнения заку-

порки даже в случае своевременного подхода пароходов к месту назначения.

Зеебрюггская операция, указав значение организации и важности безукоризненного выполнения плана по времени, вместе с тем на первое место выдвинула моральный элемент—стойкость, индивидуальную тренировку и боевой азарт, захватывающий личный состав.

Тоже самое подтверждает и опыт японских операций.

В данной операции на эту сторону не было обращено необходимого внимания: операция была сбита наспех и протекла в обстановке дезорганизованности замысла и нервной растерянности руководителей.

Блокада Угольного района и операция воздушного налета на Зунгулдак 24 января (6 февраля) 1916 г.

Организация блокады. Со вступлением в строй линейных кораблей „Мария“ и „Екатерина“, черноморское командование установило следующую организацию блокадной службы у Босфора и Угольного района.

Главные силы флота были разделены на три маневренные группы:

а) л. к. „Мария“, крейсер „Кагул“ и группа миноносцев для охраны [1]).

б) л. к. „Екатерина“, кр. „Память Меркурия“ и группа миноносцев для охраны.

в) бригада старых линейных кораблей „Пантелеймон“, „Евстафий“, „Иоанн Златоуст“, кр. „Алмаз“ и группа миноносцев для охраны.

Эти группы поочередно выходили в море, где, в зависимости от запасов топлива, крейсеровали в течение 5—6 дней в районе между меридианами мысов Кефкен-Керемпе, вне видимости берегов в расстоянии от последних от 40 до 60 миль.

Одновременно, для несения блокадной службы, в непосредственной близости берегов, в районе Кефкен-Эрегли-Зунгулдак-Амастро-Керемпе, выделялась очередная пара нефтяных миноносцев, задачей которых являлись: днем—осмотр побережья Угольного района, а ночью—крейсерство на вероятных путях угольных пароходов. Идя экономическими ходами, в расстоянии от 3 до 5 миль от берега, миноносцы выполняли свою задачу, держа связь с маневренной группой, дабы последняя могла располагать свои курсы так, чтобы все время находиться на одном меридиане с ними и тем в любой момент, в случае встречи

---

[1]) В охране маневренных групп принимали участие лишь угольные миноносцы, нефтяные же—несли блокадную службу. Д. № 816, 796.

с сильнейшим противником, дать им возможность отойти в кратчайшем направлении под ее прикрытие.

Согласование движения блокадных миноносцев и прикрытия устанавливалось планом операции, составляемым Начальником данной маневренной группы [1]). Ввиду того, что топлива, как у нефтяных, так и у угольных миноносцев хватало лишь на 50—60 часов (900—1000 миль в среднем 15 узловой скоростью), т. е. лишь на половину времени пребывания маневренной группы, то, обычно, в каждую очередную операцию крейсерства назначалось по две смены блокадных и охранных миноносцев. Смена миноносцев происходила в море, причем сменяющая группа, вступая в выполнение своей задачи, продолжала действия предыдущей, в соответствии с общим планом операции.

Таким образом, главной задачей маневренных групп было прикрытие миноносцев блокады на случай появления „Гебена“ или других судов неприятеля. Для непосредственного наблюдения за Босфором, в районе последнего, постоянно находилась одна из подводных лодок, которая, в случае выхода неприятеля из пролива, сообщала о том по радио начальнику маневренной группы.

Постоянное пребывание [2]) в море одной трети действующего флота, равной по силе „Гебену“, позволяло черноморскому командованию вкрапливать в эту систематическую блокаду отдельные операции, которые, по мнению командования, могли, в той или иной мере, способствовать скорейшему разрешению основной задачи—прекращению угольного снабжения противника.

Необходимость таких операций подсказывалась, главным образом, тем, что систематическая блокада миноносцами все же не достигала цели. Пускаясь на все уловки, турки, теряя значительное число пароходов, все же ухитрялись прорывать блокаду и блокирующие миноносцы время от времени находили в гавани Зунгулдака суда, грузившиеся углем.

---

[1]) Нельзя не указать, что маневренные группы не имели своих постоянных начальников, а ходили в операции с разными флагманами флота, назначаемыми командованием поочередно. Такое гастролирование частных начальников, помимо отрыва их от своей непосредственной боевой работы, естественно, не способствовало планомерной тренировке групп под единым руководством и приводило к постоянным недоразумениям. Кроме того, получаемый из ряда последовательных операций опыт распылялся и утрачивался. Число очередных флагманов доходило до 6.

[2]) Одним из дефектов организации «постоянного» пребывания маневренных групп в море было то, что смена групп происходила обычно не в районе прикрытия, а у Севастополя: иногда же новая маневренная группа выходила в море уже после возвращения предыдущей в базу. Благодаря этому, происходили значительные перерывы в пребывании главных сил в море и это неминуемо отражалось и на уверенном несении блокады миноносцами.

Так, например, в описываемой операции предшествующая II-ая группа вернулась в Севастополь в 11 ч. 30 м. утра 23 января (5 февраля), а 1-ая группа вышла в море в тот же день лишь в 2 ч. дня. Таким образом, учитывая время возвращения в базу старой группы и прихода новой группы в район блокады, нужно считать, что прикрытие отсутствовало более суток.

Убедившись, что бомбардировки с моря не приводят к необходимой цели, командование решило предпринять операцию воздушного налета на Зунгулдак, пользясь для этой цели имеющимися в составе флота двумя гидро-крейсерами [1]), поднимавшими вместе до 14 гидро-самолетов.

Назначение самолетов — обстрел и разрушение тех сооружений для добычи угля, которые укрыты с моря горами и складками местности. Из показаний пленных с захваченных фелюг и пароходов, было известно, что самые жизненные части организации добычи угля—шахты, центральная электрическая станция, подающая энергию ко всем механическим установкам и пр., находясь в безопасности от огня с моря, продолжают работу без перерыва. Поэтому целью операции было уничтожение этих об'ектов путем бомбардировки с воздуха.

Операция была назначена на 23—25 января (5—7 февраля), причем гидро-крейсера должны были выполнить ее под охраной и прикрытием очередной маневренной группы и блокадных миноносцев.

Обстановка. 19 января (1 февраля), бывшие в блокаде под прикрытием II-ой маневренной группы, миноносцы сообщили, что в Зунгулдаке за молом находится пароход [2]). На просьбу начальника дивизиона разрешить проникнуть ночью в гавань и уничтожить его, Начальник II-ой маневренной группы, не желая рисковать миноносцами, в этом отказал. Пароход в течение всего периода пребывания группы в море, продолжал оставаться в гавани, видимо, ожидая благоприятных условий (тумана, шторма) для прорыва.

Ввиду того, что за последний период это был уже не первый пароход, ускользавший от миноносцев, командование решило осуществить задуманную операцию воздушного налета на Зунгулдак, почему очередному начальнику I-ой маневренной группы было приказано разработать план операции.

Кроме этих сведений, было известно, что в Угольном районе имеет пребывание неприятельская подводная лодка, которая, видимо, базируется на Зунгулдак и уже делала попытки атако-

---

[1]) Это были два приспособленных парохода, в 9200 тонн водоизмещения, получившие имена— «Александр I» и «Николай I», занесенные в списки по категории посыльных судов. В практике войны они получили наименование «гидро-крейсеров». Их элементы: длинна 390 ф., ширина 51, углубление 21 и 25 ф., ход 14 узлов, артиллерия—VI—120 мм., 2 зенитных орудия и пулеметы. Поднимали по 7 аппаратов. Палубы их были приспособлены для установки гидро. Для действия аппаратов, последние спускались стрелами на воду и так же поднимались обратно. Для поисков и буксировки поврежденных гидросамолетов при гидро-крейсерах имелись специальные катера.

[2]) Первоначальные сведения сообщали, что в Зунгулдаке стоит большой пароход, но ему удалось уйти незамеченным и это был второй пароход меньшего размера. Позже, уже во время операции, гидро выяснили, что в Зунгулдаке стоят два парохода—большой и меньших размеров.

вать блокирующие миноносцы. Каких либо сведений о наличии воздушной обороны неприятеля не имелось, так же как и новейших сведений об артиллерийской обороне [1])

План операции.

23 января (5 февраля) в 6 ч. утра из Севастополя, для несения блокадной службы в Угольном районе, вышли миноносцы „Поспешный“ и „Громкий“ под общим командованием командира „Поспешного“. Миноносцы располагали свои курсы и ход так, чтобы к полдню того же дня быть у Зунгулдака и в 1 ч. дня сообщить по радио о состоянии погоды в его районе.

В случае благоприятных данных, в 2 ч. дня I-я маневренная группа („Мария“, „Кагул“ и 2 угольных миноносца в охране), совместно с обоими гидро-крейсерами, должны были выйти в море для выполнения операции воздушного налета на гавань, на стоящий там пароход и на угольные сооружения. По выходе из канала, маневренная группа должна была отделиться от гидро-крейсеров и итти по назначению 10 узловым ходом, прикрывая до темноты гидро-крейсера, идущие самостоятельно. Последние, идя до наступления темноты ломанными курсами, 10 узловым ходом, ночью должны были ложиться на Зунгулдак, с расчетом притти в район прикрывающей маневренной группы. Здесь, около 9 часов утра, гидро-крейсера должны были соединиться с миноносцами блокады, которые вступали в их охрану [2]) и сопровождали крейсера к Зунгулдаку. Подойдя к последнему на расстояние 20 миль, крейсера спускают все гидро, которые производят бомбардировку гавани, имея главной целью уничтожение стоящего там парохода.

На время нахождения самолетов в операции, гидро-крейсера должны были отходить на N и, ходя полными ходами, держаться в расстоянии не далее 30 миль от Зунгулдака по меридиану. Оба охранных миноносца при этом остаются в районе операции, следя за аппаратами и оказывая помощь поврежденным из них. Главные силы в это время должны были держаться в 20 милях от гидрокрейсеров, имея между ними и собой в дозоре крейсер „Кагул“.

Окончив подъем аппаратов, крейсера должны были ложиться на Сарыч и возвращаться в базу, следуя, в течение первого часа отхода, под охраной миноносцев блокады, которые, после этого, должны были итти к главным силам для получения дальнейших указаний. Маневренная группа должна была прикрывать гидрокрейсера в их обратном движении до наступления темноты. В течении светлого времени крейсера должны были итти пере-

---

[1]) Ни один из документов, относящихся к описываемой операции, не содержит указаний на то, что командование располагало какими либо необходимыми сведениями разведки о неприятеле. Ни в плане операции, ни в донесениях не говорится, чтоб участники операции были осведомлены об организации обороны Зунгулдака с суши и с воздуха.

[2]) Весь переход гидро-крейсера делали без охраны.

менными курсами. В случае свежей погоды и невозможности спуска аппаратов, гидро-крейсера и их охранные миноносцы должны были присоединиться к маневренной группе, на случай выполнения операции в один из следующих дней пребывания группы в крейсерстве [1]).

Выполнение операции. После выхода миноносцев блокады в 6 ч. утра по назначению и получения в 1 час дня от командира „Поспешного" радио, что у Зунгулдака—„ветер зюд-ост один балл, легкая зыбь, стихает", маневренная группа в намеченном составе, в сопровождении обоих гидро-крейсеров, в 2 ч. дня 23 января (5 февраля) вышла в море. Переход был совершен в соответствии с планом и утром гидро-крейсера вошли в связь с маневренной группой в назначенном месте.

В пути, около 6 ч. вечера, было получено от „Поспешного" сообщение, что пароход продолжает стоять в гавани и миноносец его обстрелял.

В 9 ч., по соединении с обоими миноносцами блокады, вступившими в охрану, гидро-крейсера направились к Зунгулдаку. В 10 ч. 20 м. крейсера, подойдя к последнему на расстояние 15 миль, застопорили машины и приступили к спуску аппаратов. К 11 часам все аппараты были спущены и направились для бомбардировки парохода.

Крейсера отошли к N-у, оставив оба миноносца для оказания помощи поврежденным гидро в районе Зунгулдака.

Выполнение налета. Из 14 аппаратов, могло принять участие в операции 11, так как три, из-за повреждений моторов, долететь до Зунгулдака не смогли и сели на воду. Все аппараты были снабжены двумя пудовыми, несколькими десяти-фунтовыми бомбами, и сигнальными дымками.

Испортившаяся за ночь погода несколько улучшилась, ветер стих, небо несколько прояснилось, но условия для бомбардировки были весьма неблагоприятны, так как густые низкие кучевые облака закрывали Зунгулдак сверху и затрудняли летчикам нахождение целей и прицелку. Небольшие „окна" в облаках лишь на короткий момент позволяли иметь ориентировку и это обстоятельство в сильной степени отразилось на результатах налета. Попытки снизиться и держаться ниже облаков, на высоте менее 500 метр., парализовались энергичным шрапнельным огнем неприятельских батарей, причем около аппаратов рвалось

[1]) План операции приводится нами уже в окончательном виде, ввиду того, что основной план, составленный начальником маневренной группы, был несколько раз дополняем и изменяем командованием. Так, первоначально предполагалось, что все 14 аппаратов будут бомбардировать и гавань и угольные сооружения, дополнительным же пунктом командование предписывало бомбардировать сооружения лишь при отсутствии пароходов. Затем, миноносцам при маневренной группе (I смене), перед их возвращением для пополнения топливом в Севастополь, было разрешено атаковать пароход в гавани Зунгулдака. Уже во время самой операции этот пункт был отменен.

одновременно по несколько шрапнелей, что показывало на наличие, помимо высокостоящих на возвышенностях батарей, стрелявших под большим углом возвышения, еще и специальных противо-самолетных орудий.

Закрытость целей облаками заставила часть летчиков отказаться от бомбардирования парохода, которого они не могли рассмотреть, и сбросить бомбы на те случайные объекты, которые им удавалось увидеть через „окна"—угольные сооружения, подъездные пути и батареи. Такая рассредоточенная бомбежка, при наличии и без того неблагоприятных для нее условий, не дала никаких результатов.

Из донесений летчиков видно, что условия полета позволили бомбардировать пароход только пяти гидропланам, причем из сброшенных бомб лишь одна, предположительно, попала в пароход, а остальные легли в воду в разных расстояниях. Одна из бомб попала в группу парусников, произведя пожар на одном из них. Все остальные бомбы были брошены на берегу. Одному летчику из-за облаков не удалось бросить бомб совершенно. Только три летчика видели падение своих бомб.

Весь налет продолжался около часу, причем первые гидро вернулись, сбросив бомбы, уже через 20 минут после своего вылета.

В 11 ч. 10 м. гидро-крейсера заметили возвращение своих гидро, повернули к Зунгулдаку и, придя на прежнее место, приступили к их подъему.

В 11 ч. 16 м. крейсер „Александр I", во время подъема первого гидро, был атакован подошедшей незаметно подводной лодкой, выпустившей торпеду под углом в 45° с носу. Последняя была замечена с расстояния 4—5 кабельтовых, и это дало возможность дать во время ход и положить руль лево на борт. Мина направлялась в середину судна под котельное отделение. Корабль дал ход настолько своевременно, что торпеда прошла всего лишь в двух саженях за кормой и, слегка отклоненная струей винтов, уткнулась в находившийся здесь гидро-самолет с лейт. Эссен, который едва не успел ее задержать. Повидимому, отработав весь свой ход, торпеда, продержавшись некоторое время на поверхности, вскоре затонула.

По предполагаемому месту подводной лодки был открыт огонь ныряющими снарядами, но самой лодки ни с крейсера, ни с ближайших самолетов замечено не было. Только несколько спустя, когда крейсер уходил на N, один из летчиков, поднявшийся вторично с воды, заметил лодку и указал ее место дымками. Она шла контр-курсом, имея перископ над водой по правому траверзу крейсера, повидимому, имея целью повторить атаку.

Открыв огонь, крейсер двумя близкими попаданиями ныряющими снарядами заставил подводную лодку уйти под воду,

после чего она уже больше не появлялась до конца операции [1]).

Одновременно наличным гидро и обоим миноносцам было приказано начать поиски подводной лодки, во время которых оба крейсера отошли в море и здесь двигались переменными курсами.

Когда поиски в течение 40 минут не привели к результатам, крейсера подошли ближе и здесь стали принимать аппараты. К 1 ч. 30 мин. дня был принят последний гидро, прибуксированный миноносцем „Громкий", после чего крейсера направились в Севастополь, куда и прибыли в 1 ч. дня 25 января (7 февраля). Миноносцы же, несшие свою блокаду, вернулись в свой район.

Выводы. Нами уже были сделаны некоторые указания на дефекты организационного характера в области выполнения блокады Угольного района, поскольку это имело связь с данной операцией воздушного налета. По отношению же к этой последней необходимо прежде всего отметить:

1. Отсутствие разведки, следствием чего является неожиданное наличие воздушной обороны Зунгулдака, которая оказывала энергичное противодействие гидро при их попытке полетов ниже мешающих бомбардировке облаков.

2. Отсутствие плана подготовки, что отразилось как на действиях командования гидро-крейсеров, так и летного состава во время выполнения операции. Так, у первого — отсутствие руководства действиями аппаратов, у летчиков же—разбросанность их действий и случайный выбор объектов нападения. Это было прежде всего результатом неправильной организации, так как по структуре взаимоотношений частных начальников, задача гидро-крейсеров сводилась лишь к выполнению перевозки и к доставке летных средств к району операции.

3. Характернейшей чертой операции является отсутствие *ответственного* руководителя ею. Начальник маневренной группы и составитель плана операции находится с прикрытием в 30 — 40 милях от места операции и лишен какой-либо возможности принимать решения в соответствии с тем или иным изменением обстановки, особенно в условиях срочности. Этим правом не пользуется и старший из командиров гидро-крейсеров, который фактически стоит перед вопросом—выполнять ли посылку в операцию аппаратов при наличии низкой облачности. Фактически на месте не имеется никого, кто имел бы право решить вопрос о целе-

---

[1]) По свидетельству летчика, наблюдавшего лодку, одно из попаданий было в перископ, вследствие чего лодка была лишена возможности дальнейшего наблюдения и принуждена была отказаться от атак.

Это объяснение вполне допустимо, так как по ходу операций неприятелю было ясно, что крейсерам рано или поздно пришлось бы стоять с застопоренными машинами для подъема гидро, что снова давало большой шанс для удачной атаки.

сообразности выполнения операции. Дальше, когда выяснилась невозможность успешного действия аппаратов, опять-таки никто не мог принять на себя решения—нужно ли ограничиться выполненным, или повторить операцию в тот день, когда погода и обстановка это позволит, раз цель не была достигнута.

Таким образом, здесь выступает на сцену крупнейший дефект организации командования, присущий почти всем операциям этого периода на Черном море. Несмотря на основное условие, чтобы *план выполнялся тем, кто его составляет,* здесь составитель плана является лишь фиктивным участником операции, так как фактическое руководство ею ведется из Севастополя командованием флота, и это отстраняет начальника маневренной группы от руководства, оставляя за ним роль начальника прикрытия.

Из радио-переговоров, имевших место за время операции, совершенно ясно выступает роль командования, в качестве единственного распорядителя операции, направляющего действия отдельных частей. Что это так, видно хотя бы из того, что начальник маневренной группы (и, повторяем, составитель плана) совершенно не реагирует на недостижение цели операции и дает разрешение гидро-крейсерам вернуться в базу „в соответствии, как он пишет в донесении, с планом". Между тем, в плане определенно указывается, что в случае недостижения цели операции по каким-либо причинам, гидро-крейсера присоединяются к прикрытию, так как „операция может быть повторена в один из последующих дней" пребывания группы в море.

Имеемые материалы дают определенное объяснение отказу от повторения операции: мы уже указывали, что миноносцам I смены охраны было по плану разрешено, в случае неудачи уничтожения парохода с воздуха, перед возвращением в Севастополь атаковать его в гавани. Когда по выяснении неудачи налета, означенные миноносцы были направлены начальником группы к Зунгулдаку для выполнения операции, командование *экстренной* радио [1]), адресованной *помимо* начальника группы, начальнику дивизиона миноносцев, приказало миноносцам возвращаться в Севастополь.

Этот факт еще раз подчеркивает, что фактическое управление операцией принадлежало самому командованию, а не начальнику *маневренной* группы, хотя бы и составителю плана операции, утвержденного тем же командованием [2]).

Таким образом, ясно, что начальник маневренной группы уже всем ходом событий был приведен к уверенности, что ему не принадлежит право решать вопрос о повторении операции налета.

---

[1]) Дело № 21342.

[2]) Эти факты убеждают, что само командование не слишком было убеждено в рациональности указанной выше системы гастролей.

В своем донесении в рубрике „замечания и выводы“, подробно останавливаясь на разборе действий судов поддержки, начальник маневренной группы лишь вскользь упоминает, что „гидро не точно выполнили свою задачу“ и ни словом не касается вопроса об обстоятельствах, приведших операцию к неудаче. Между тем, ряд данных определенно говорит, что для выполнения операции прежде всего требовалось разделить ее выполнение на две части: а) подготовительную, связанную с выяснением размера противовоздушной обороны противника и с ликвидацией ее средствами судов и гидро-авиации и б) уничтожение, после этого, путем воздушной бомбардировки пароходов, сооружений и других наиболее важных объектов. Отсюда вытекало, что для выполнения замысла в целом требовался не один случайный налет, а два или несколько подготовленных и организованных ударов с воздуха, при содействии частей флота, во всяком случае большем, чем могли оказать два охранных миноносца, временно снятых с блокады, на обязанности которых лежала охрана двух крейсеров, стоящих с застопоренными машинами, в 15 милях от берега, и помощь 14 гидро, из которых часть была вынуждена сесть на воду непосредственно под берегом и могла требовать выбуксирования, быть может, даже из под огня батарей.

Результаты блокады. Переходя к вопросу организации блокады, необходимо отметить, что, как средство прекращения морского подвоза, блокада являлась наиболее действительным из применяемых способов. Большое число уничтоженных паровых транспортов и сотни фелюг за все время блокады должны были свести транспортные средства турок к минимуму. Однако, пользуясь каждым ослаблением блокадной деятельности русских миноносцев, турки принимали все меры для вывоза топлива из района. Вырабатывались способы движения ночью, поощрительные меры для усиления частного каботажного транспорта и пр. Отдаленность базы и связанная с ней незначительность времени пребывания русских миноносцев и подводных лодок в море из-за малых запасов топлива, наконец, недостаточность сил и отвлечение их для других операций—все это создавало перерывы в блокадной службе. Блокада поглощала массу сил флота, надрывала механизмы судов [1]) и издергивала личный состав. Но требования союзников и Ставки „усилить активность“ борьбы с угольным снабжением довлели над командованием и оно упорно продолжало применять прежние методы.

Что командование считало их вполне достаточными и достигающими цели, видно из письма адм. Эбергарда Начальнику Морского Генерального Штаба 30 сентября (13 октября) 1915 г., т. е. через год войны. В этом письме, вызванном повторными требованиями союзников прекратить свободный подвоз угля

---

[1]) В периоды интенсивного несения блокады новые миноносцы (нефтяные) насчитывали до 25 ходовых дней в месяц.

в Константинополь, он пишет: „деятельность Черноморского флота в преследовании подвоза угля в Босфор наглядно доказывается числом потопленных нами пароходов, достигнувшим к сентябрю 58, не считая того огромного истребления парусного турецкого каботажа, который отчасти перевозил уголь. Возобновление жалоб на Черноморский флот, допускающий якобы свободное движение угольных транспортов из Босфора к Угольному району, я отношу к тому настроению, которое вызвано в наших союзниках несбыточностью их расчетов на скорое осуществление Дарданельской операции и встреченными там затруднениями".

Действительно, размер уничтоженного тоннажа был огромен и это наносило туркам громадный ущерб; но и после приведенной выше даты, флот продолжал нести блокадную службу, так как турки находили новые пароходы и сотни фелюг, пускаясь на всевозможные ухищрения. Блокада так же не решала вопроса, как и бомбардировки. Больше того, можно было предвидеть, что блокадная служба будет протекать далеко не в тех благоприятных условиях, как до сего времени. На одном из захваченных пароходов среди документов было найдено уведомление от немецкого командования командиру Зунгулдакского порта, что в ближайшем времени „провоз угля улучшится, так как в Угольный район будут присланы срочно готовящиеся новые подводные лодки".

Известие это оказало свое влияние на командование, которое стало действовать еще более осторожно. Подводная лодка была новым оружием, и борьба с ней была еще неизвестной областью. Появление неприятельских подлодок в Угольном районе значительно усложняло действия флота против берега, и мы видим, что с момента появления современных подводных лодок неприятеля в Черном море (февраль 1916 г.), интенсивность блокады весьма падает.

Общие выводы из опыта операций против Угольного района.

Итак, подводя итоги боевым действиям Черноморского флота в области поставленной ему задачи по отношению к Угольному району, мы должны сказать, что флот этой задачи не решил. Случилось то, что должно было случиться: еще раз подтвердилась истина, что в борьбе с берегом, располагая всеми мощными средствами для удара, один флот не может реализовать своих достижений, закрепить успех, довести его до конца.

Должно было быть ясным, что ликвидация угольного снабжения в тех условиях, которые имелись на Черном море, требует ликвидации самого Зунгулдака, как источника угля. Особенности Зунгулдака (топографические) должны были быть уяснены с самого начала и, если у командования отсутствовала необходимая разведка, то оно должно было найти правильное решение после первой же бомбардировки. Флот не мог сам решить зунгулдакской задачи ни бомбардировками, ни налетами с воз-

духа, ни закупоркой, ни спорадической блокадой; она решалась лишь *десантом*, который, после соответствующей огневой подготовки флота, под прикрытием последнего, реализует удар по берегу ударом на берегу.

На протяжении более двух лет были применены все способы борьбы, за исключением этого—единственного—решающего.

Сам по себе Зунгулдак, так же как и остальные пункты района, представлял собой исключительно легкий объект для десантной операции. Его береговая защита в первый период состояла из двух батарей, а гарнизон не превышал численностью баталиона. Не имея дорог, соединяющих его с внутренней страной, Зунгулдак предоставлялся своим собственным силам, как и большинство портов Анатолии.

По показаниям пленных, захваченных в разное время, командир зунгулдакского порта имел инструкции, в случае появления русского десанта, взорвать все сооружения по добыче угля, чем в значительной степени облегчалась задача подрывных партий [1]).

Операция сводилась к тому, чтобы, погасив огонь батарей, флот высадил бы соответствующий десант, который, после ликвидации сопротивления, проникнув в недоступные для флота места, помощью специальных партий уничтожил бы не только все техническое оборудование, но и взорвал бы шахты. Другими словами, необходимо было добраться до источников добычи и их уничтожить. Этим решалась задача.

Что эта задача была под силу флоту и тем сухопутным силам, которые находились в распоряжении командования, говорит опыт последующих операций у берегов Лазистана. Во всяком случае, флот располагал достаточными силами—и для выполнения высадки, и для обеспеченного прикрытия ее от посягательств „Гебена".

Этих сил было бы достаточно и в дальнейшем, когда оборонительные средства Зунгулдака усилились. Во всяком случае, если командование не было уверено в том, что при встрече с „Гебеном" ему не удастся прикрыть высадку, оно могло выполнить ее в то время, когда подорванный на двух минах при входе в Босфор, „Гебен" находился в длительном ремонте [2]).

Но как бы то ни было, вопрос Зунгулдака решался *вполне* только десантом. Командование этого или не видело, или не хотело видеть, опасаясь риска и не веря в успешность проведения этой, как в те времена казалось, сложной и трудной операции. Как в начале войны, так и в дальнейшем, оно предпочитало длительную, дорого стоющую и отвлекающую флот от

---

[1]) В. К. Лукин. Заметки о деятельности Черноморского флота в войну 1914—1917 гг. Рукопись.

[2]) Сведение об этом было получено с опозданием из-за неналаженности тайной разведки.

более серьезных задач периодическую блокаду с бомбардировками, налетами и другими мероприятиями, отклоняя от себя всякую мысль о выполнении энергичной и хорошо подготовленной высадки десанта, который одним ударом покончил бы с необходимостью заботиться о выполнении систематических просьб союзников прекратить подвоз угля.

Мы не имеем документов, определенно освещающих вопрос—почему черноморское командование избегало решения зунгулдакской проблемы именно этим способом. Но анализируя поступки командования во всей совокупности мы должны отметить следующее:

Не считая десантные операции вообще в числе задач флота, командование отклоняло мысль о них, как об операциях рискованных, которые могли бы втянуть флот в ряд сложных обязательств. В одном из своих донесений в Ставку [1]), предвидя возможность задания готовиться к операциям по завладению Босфора, адм. Эбергард говорит:

„... основывать расчеты на успешную высадку войск под Босфором, переводя их из Батума [2]), т. е. более чем за 500 миль, нельзя: погоды настолько непостоянны, настолько различны в разных частях моря, что транспортная флотилия, благополучно сделавши переход морем, может в конце пути быть поставлена в невозможность высадить десантные войска. Удобные для высадки участки побережья в сколько нибудь свежую погоду становятся недоступными. Невозможность произвести высадку в избранном участке и в назначенное время, заставит принять одно из двух решений — или идти в Севастополь, ближайший к Босфору порт, отстоящий от него в 300 милях, или держаться в море и ожидать исправления погоды, что может продолжиться несколько дней, в течение которых десантные войска будут страдать от качки и тесноты помещения, что неизбежно отзовется самым нежелательным образом на боевых качествах войск. Кроме того, нахождение в море, вблизи Босфора, значительного числа транспортов и конвоирующих судов, даст легкую и *верную* добычу неприятельским миноносцам, бороться с которыми ночью нам будет невозможно".

Далее говорится: „выходом из такого положения может быть только занятие для базирования наших сил порта Бургас, расположенного в 110 милях от входа в пролив".

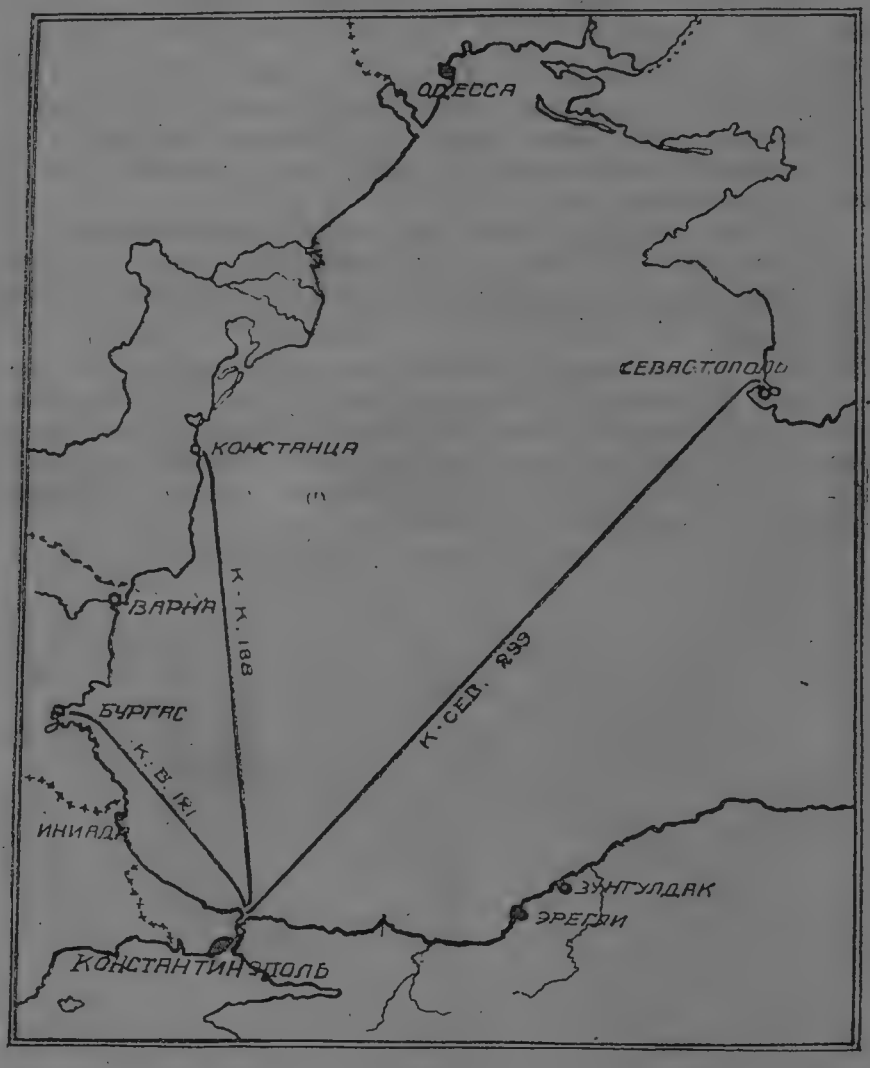
Указывая на выгоды обладания этим портом, командование все время подчеркивает те невыгодные условия, в которых находится флот для выполнения предвидимых, но не желаемых десантных операций. Перечисляя вероятные меры противодействия противника, действия его флота, минные постановки, береговые батареи, полевые войска на побережьи, командование говорит:

---

[1]) В марте 1915 г.

[2]) Предполагалось везти войска с Кавказа.

„Все эти средства могут быть парированы флотом, только поддерживая тесную блокаду, опираясь на Бургас; при базировании же на Севастополь, флот будет вынужден уходить за



Чер т. 4. Западная часть Черного моря.

уг ем к базе, так как погрузка топлива в открытом море, ввиду осо бого устройства судов, возможна лишь в штиль и производит ся весьма медленно". Вместе с тем, по мнению командования,

„близость к Босфору позволит противнику использовать все свои, даже второстепенные, силы, которые, во время отсутствия нашего флота, будут хозяевами положения и способны предпринять операции в тыл нашим высаженным войскам".

Подробный анализ этих соображений не входит сейчас в нашу тему, но нужно заметить, что они высказывались адм. Эбергардом неоднократно с начала войны. Таков был взгляд ответственного руководителя возможной десантной операции на Босфор об ее осуществимости вообще; мнение это было официально доложено высшему управлению вооруженными силами, и, конечно, опровергать его фактами, вроде Зунгулдакского десанта, было недопустимо.

Да было бы и не логично, указывая на невозможность обеспечить десантные войска во время операции флотом, не имея базой Бургаса (а как его получить?), в то же время испрашивать разрешение покончить одним махом с Зунгулдаком при посредстве десанта.

Этой точки зрения командование Черноморским флотом неизменно держалось и в дальнейшем. И, если под давлением сверху оно и выполняло перевозки войск, то преимущественно выбирая пункты высадки на необороняемом побережьи и относясь с большой нервностью к изменениям и осложнению этих условий в смысле боевой обстановки.

Операции Черноморского флота против Босфора.

Бомбардировка Босфора 15 (28)—16 (29) марта 1915 г.

Босфор, как объект блокады.

В своих соображениях о способах прекращения всякого движения турецких транспортов, представленных в Ставку в январе 1915 г., в связи с требованиями усиления деятельности флота против Угольного района, адм. Эбергард указывал, что прекращение такового движения „возможно лишь тесной блокадой Босфора, но эта операция не по силам Черноморскому флоту, потому что его база—Севастополь—слишком удалена от Босфора и флот больше проводил бы времени на переходах от места блокады к порту для погрузки угля".

Кроме того, по мнению командования, флот, до вступления в строй новых линейных кораблей, не имеет достаточного преимущества в силах, чтобы рисковать боем с неприятелем в непосредственной близости от его портов, т. е. при обстоятельствах, явно благоприятных неприятелю.

„Сражение вблизи своего порта, говорилось в докладе о задачах флота, дает много преимущества, потому что путь отступления, в случае неудачного исхода боя, вполне обеспечен, вне зависимости от погоды и полученных повреждений. Наоборот, флот, сражающийся вдали от своей базы, в особенности, если он не обладает преимуществом в ходе, рискует, в случае неудачного исхода боя, полным разгромом от быстроходных судов и миноносцев противника. Таким образом, в бою у Босфора мы рискуем всем, а противник — ничем".

И в заключение высказывалось, что Черноморскому флоту „до готовности линейного корабля „Мария", не следует рисковать боем в непосредственной близости от Босфора".

Таким образом, указывая на невозможность непосредственных операций флота у Босфора, которые могли бы вызвать решительное столкновение с главными силами неприятельского флота, адм. Эбергард считал, что при наличии тех сил, которыми располагал флот в январе 1915 г., последний должен ограничиться:

а) недопущением действий противника против побережья и его крупных высадок и перевозок в район юго-восточной Анатолии;

б) воспрепятствованием снабжению анатолийской армии и доставкам топлива из Угольного района периодическими операциями на путях сообщения неприятеля.

Соображения эти, получив одобрение Верховного командования, вызвали директиву от 4 января, в которой, одновременно с подтверждением выполнения указанных выше пунктов, по отношению к действиям у Босфора предписывалось: „избегать боя в неравных условиях, т. е. в непосредственной близости от Босфора", так как „в настоящий момент море нужно противнику, а не нам, почему и следует его заставить искать боя с нами".

Что касается экспедиции на Босфор, то в директиве определенно говорилось, что таковая может состояться только тогда, когда неприятель на главном театре будет окончательно сломлен. „Пока этот момент нельзя определить даже и приблизительно, но можно с уверенностью сказать, что флот будет иметь некоторое время для ремонта и подготовки к новой операции, так как сбор необходимого числа войск к пунктам посадки на суда, займет продолжительное время — не менее месяца [1])".

Таким образом, по крайней мере на ближайшее время, вопрос о каких либо операциях против Босфора являлся вполне выясненным.

Однако, уже через две недели после получения этой директивы, Ставка сочла необходимым внести в нее серьезный корректив. Телеграммой от 21 января (3 февраля), Начальник штаба Ставки уведомил командование, что „ввиду полученных известий о выходе в ближайшее время турецкого флота в море в полном составе, главковерх, в отмену предыдущего, повелел разрешить вам действовать по усмотрению".

Другими словами, в случае, если бы командование нашло необходимым дать бой неприятелю при выходе его из Босфора, последнее разрешалось.

Выхода неприятеля не состоялось, и положение осталось без перемены, но не надолго. 6 (19) февраля Ставка экстренной телеграммой сообщила:

„В ближайшее время предполагаются совместные действия англо-французского флота с участием их десантного корпуса против Дарданелл. Черноморскому флоту надлежит оказать содействие ввиде демонстрации у проливов, которая, в зависимости от достижения нашими союзниками успеха, может быть развита включительно до занятия Босфора совместно Черноморским флотом и флотом союзников".

---

[1]) Письмо Наштаверха Янушкевича адм. Эбергарду от 7 (20) января 1915 г. Д. № 683, 7003.

Однако, последовавшие вскоре после начала Дарданельской операции неудачи союзников в корне ниспровергли возможность занятия Босфора десантом, и Черноморскому флоту оставалось лишь оказывать посильное содействие союзникам путем демонстраций. По существу, единственным возможным видом их являлась бомбардировка укреплений Босфора и демонстративное пребывание флота перед Босфором, якобы с целью осуществления здесь десанта.

В Одессе производились открытые приготовления транспортной флотилии, стягивание сюда войск, пробные посадки и т. п. действия, имевшие целью ввести разведку неприятеля в заблуждение.

20 февраля (5 марта) первый лорд Адмиралтейства Черчилль сообщил Главковерху, что „Великобританское правительство самым серьезным образом надеется, что когда наступит момент прорыва английского флота в Мраморное море, русский флот, одновременно с началом атаки Дарданелл союзниками, начнет систематическую, с дальнего расстояния, бомбардировку внешних фортов Босфора, чему придается первостепенное значение".

Было условлено, что командующие обоими флотами, адм. Эбергард и адм. Карден, войдут в постоянную связь между собой и согласуют свои действия, в зависимости от хода событий у Дарданелл. Идя на встречу союзникам, Ставка предписала черноморскому командованию „прекратить подвоз угля из Зунгулдака и войти в связь с командующим союзным флотом, действующим у Дарданелл, и руководствоваться его пожеланиями".

В соответствии с последним, флот усилил блокадную службу у побережья Угольного района, предприняв ряд крейсерств в районе Босфор—Эрегли—Керемпе, как всем флотом, так и отдельными соединениями его. Согласно переговорам с командующим англо-французским соединенным флотом у Дарданелл, было условлено, что последний за четыре дня до предполагаемого прорыва через Дарданеллы, уведомит о том адм. Эбергарда, для того, чтобы он мог приготовится к намеченной бомбардировке Босфора.

Для связи с союзниками и изучения опыта борьбы флота с береговыми укреплениями был командирован на английский флот кап. 2 ранга М. Смирнов, на обязанности которого было сообщать о ходе операций у Дарданелл.

1 (14) марта Смирнов телеграфировал адм. Эбергарду следующее: „Английский адмирал сообщил мне, что по соглашению правительств решено, что русский флот начнет бомбардировку за 4 дня до конца прорыва союзников через Дарданеллы. Лично приняв участие в борьбе с укреплениями Дарданелл, видел, что сильнейшие батареи приводятся к молчанию через час после начала бомбардировки их двумя кораблями типа „Агамемнон". Турецкие снаряды 14" калибра производят ничтожное действие

по судам, мины легко вытравливаются. Когда союзные флоты появятся перед Царьградом, следует ожидать, что турки заключат мир на каких угодно условиях и Босфора брать не придется. Решение нашей исторической задачи пройдет без нашего участия. На основании легкости борьбы с укреплениями, позволяю себе доложить, что нам следует начать разрушение Босфорских укреплений теперь же, хотя бы с риском потерь.[1])

Слишком преждевременные заключения эти, в корне разошедшиеся с ближайшей действительностью дальнейшего хода Дарданелльской операции[2]), сообщенные одновременно в Ставку, вызвали ряд директив последней о производстве по первому требованию союзников бомбардировок укреплений Босфора черноморским флотом.

Однако, прошло не менее двух недель, когда в этом представилась надобность.

Бомбардировка 15 (28) марта.

Получив извещение английского командования, что в ближайшее время ожидается прорыв союзного флота в Мраморное море, черноморское командование наметило выполнение операции у Босфора на 15 (28)—18 (31) марта, с целью произвести ряд повторных бомбардировок верхних Босфорских укреплений и затем поиск флотом по побережью Угольного района с обстрелом пунктов добычи угля отдельными соединениями. Операция бомбардировки должна была сопровождаться, в зависимости от погоды, налетами воздушных сил флота.

Намеченный план предрешал следующую схему выполнения. Придя с рассветом со всем флотом на вид Босфора, командование отделяет два линейных корабля „Три Святителя“ и „Ростислав“ для бомбардировки; последние, подойдя под проводкой тральщиков и охранных миноносцев на дистанцию до 60 кабельтовых ко входу в Босфор, обстреливают, идя средним ходом, батареи верхнего Босфора, расположенные по обеим сторонам пролива. Одновременно гидро-крейсер „Николай“ I (5 гидро) и крейсер „Алмаз“ (1 гидро) отправляют свои аппараты в пролив для разведки и бомбометания на суда противника и его батареи. Флот прикрывает операцию, держась против пролива на больших глубинах (более 100 сажен) в ожидании выхода больших судов противника для принятия боя. С появлением „Гебена“ бомбардирующие суда отходят к флоту. В зависимости от результатов бомбардировки и состояния погоды, операция повторяется.

14 (27) марта флот в составе 5 линейных кораблей („Евстафий“, „Иоанн Златоуст“, „Пантелеймон“, „Три Святителя“, „Ростислав“), 3-х крейсеров („Кагул», „Память Меркурия“, „Алмаз“), одного гидро-крейсера („Николай I“), минной бригады (9 миноносцев),

---

[1]) Дело № 18934.

[2]) См. описание Дарданелльской операции в книге П. В. Гельмерсен «Борьба флота против берега» т. I. Изд. РИО Морсил РККА.

6 тральщиков [1]) вышел из Севастополя курсом на Босфор. В 6 ч. утра 15 марта, с открытием турецких берегов, по сигналу Командующего (флаг на „Евстафии“) лин. корабли „Три Святителя“ и „Ростислав“, крейсер „Алмаз“, гидрокрейсер „Николай I“, предшествуемые тральщиками и охраняемые миноносцами, отделились от флота и направились к Босфору. Флот, имея в дозоре два крейсера, оставался в море на ходу, держась против пролива в расстоянии 12—15 миль. Горизонт чист, море в легкой дымке, ветер 1 балл, внутренность пролива хорошо видна.

В 7 часов „Николай“ и „Алмаз“, застопорив машины, стали спускать свои гидро, в 10 м. от пролива. Оба лин.корабля продолжали свое движение к Босфору, причем в 7 ч. 20 м., когда тралящий караван подошел к берегу на расстояние 80 кабельтовых, батареи открыли огонь, однако, безрезультатный, так как не было даже видно падений. К 7 ч. 30 м., когда часть гидро была уже на воде и готовилась к полету, было получено приказание командующего флотом „не увлекаться бомбометанием; главная задача—разведка.“

Поднявшиеся гидро были немедленно обстреляны с батареи шрапнелью и ружейным огнем, однако, безрезультатно. Вскоре же первый из вылетевших гидро донес, что в устьи пролива замечены два небольших миноносца и несколько глубже—третий, большего размера [2]).

С приближением лин. кораблей на указанную дистанцию, под азиатским берегом в районе м. Эльмас был замечен большой четырехмачтовый однотрубный пароход, видимо, груженный, который пытался прорваться в Босфор, идя полным ходом. Из пролива в это время ему навстречу, сигналя прожекторами, вышли два миноносца. Пользуясь отличной видимостью, „Три Святителя“ немедленно открыл огонь с дистанции 65 кабельтовых, причем с третьего выстрела было получено первое попадание, а затем, когда пароход повернул к берегу, с целью уйти под защиту батарей Эльмаса, новое попадание в корму вызвало пожар. Было видно, как команда спускает шлюпки и оставляет горящее судно, вскоре приткнувшееся к отмели. Часа полтора спустя на судне произошел сильный взрыв, окутавший его облаком дыма [3]).

Миноносцы были отогнаны двумя залпами „Ростислава“, после чего ушли в пролив.

---

[1]) За неимением морских тральщиков для этой цели были использованы три заградителя (типа „Ксения“) и два парохода (Царь и Руслан).

[2]) По дальнейшим наблюдениям это был заградитель, который пересек Босфор по линии несколько выше Каваков. Возможно, что на его задаче была постановка дополнительного минного заграждения, на случай прорыва флота в Босфор.

[3]) Этот транспорт, перед самым приходом флота, вышел из Босфора с грузом аммуниции и боевых припасов в Трапезонд для Эрзерумской армии. Возвращенный сигналами с берега, ввиду появления русского флота, он пытался проскочить в Босфор.

Покончив с пароходом, „Три Святителя“ в 10 ч. 30 м., идя 6 узловым ходом за тральщиками, открыл огонь по азиатским батареям сперва в районе мыса Эльмас, затем по укреплениям в районе Анатоли-Фенер. Следуя в кильватер, „Ростислав“, повторял стрельбу по тем же батареям вслед за окончанием стрельбы головного корабля.

Обстрел азиатских укреплений продолжался до 11 ч. 50 м., при чем по Эльмас было выпущено 12″ фугасовых снарядов—6, 6″—50 („Три Святителя“) и 10″—10 („Ростислав“), а по Анатоли—Фенер 12″ фуг.—9 и 10″—6. По наблюдениям с судов и гидро, снаряды ложились хорошо, но степень разрушения определить было немозможно, так как точного прицельного огня из за легкой мглы на берегу вести было нельзя и обстрел велся по площадям. Батареи не отвечали.

К этому времени летчики выяснили, что вплоть до Золотого Рога в проливе больших судов нет. По их наблюдению, было несколько прямых попаданий в батареи, причем в одном случае был вызван взрыв, давший характерный столб дыма, окутавший на время одну из батарей [1]).

В 11 часов, повернув на обратный галс, суда с той же дистанции обстреляли батареи румелийского берега в районе Панас-бурну, выпустив 19—12″ фуг. снарядов и 5—10″. Пересекая линию пролива, суда отчетливо видели ряд ближайших внутренних батарей, где не было мглы, но не могли их обстрелять, так как угол возвышения башенных орудий обоих кораблей не давал нужной дистанции.

Начальник бригады, руководивший операцией бомбардировки, в своем донесении писал, что он считает стрельбу удачной „поскольку возможно требовать при данных условиях, когда батареи себя не обнаруживают и расположены за хорошим укрытиями“. Вместе с тем, он полагал нужным указать на то существенное значение для маневрирования течения, которое имело здесь сильно выраженный характер: в течении одного получасового галса суда были снесены к W—у слишком на полторы мили; таким образом, как точное траление по курсу, так и удержание кораблей на необходимом во время совместного хода с тральщиками месте, было невозможно.

К 12 часам 30 м. корабли закончили обстрел и по сигналу командующего пошли на присоединение к флоту. С их подходом, на флагманском корабле был поднят сигнал: “поздравляю флот с историческим днем первой бомбардировки укреплений Босфора„.

Построившись в походном порядке, флот отошел к северу и остальной день и ночь провел в море, с рассчетом с рассветом снова подойти к Босфору, чтобы повторить бомбадировку.

---

[1]) За время полетов гидро сбросили две бомбы на батареи и одну в миноносец, упавшую вплотную за кормой.

Черт. 5. Верхний Босфор и его укрепления.

В 6 ч. утра 16 (29) марта флот снова подошел на видимость Босфора. Условия погоды были те же, но мгла была гуще и очертания берегов едва намечались.

Бомбардировка 16 (29) марта.

Обоим кораблям и гидро-крейсеру было приказано повторить бомбардировку. На этот раз командование несколько изменило задание и по семафору было передано на бомбардирующие корабли: „сегодня план маневрирования тот же, расход снарядов тот же, („Ростиславу"—вчерашняя батарея на м. Пайрас, „Трем Святителям"—две батареи новых пушек южное Румели—Фенер. Если по вас будут стрелять батареи, то разрешается выбирать и другие цели". Одновременно на „Николай I" было передано новое задание летчикам; „задача на сегодня—обязательная часть 1) держать Босфор под непрерывным наблюдением, 2) корректировать стрельбу; часть желательная—проверить глубже место „Гебена". Летать только на абсолютно исправных аппаратах и брать на себя только выполнимые задачи".

В 7 ч. 10 м. оба корабля, предшествуемые тральщиками и охранными миноносцами, направились по назначению.

Что касается полетов аппаратов, то они несколько задержались из за отсутствия у летчиков сведений, какие цели и в какой последовательности предположено обстрелять, так как корректировка являлась новым заданием, а штаб командования не сообщил районов и пунктов бомбардировки.

В 7 ч. 30 м., в дополнение к полученным заданиям, корабли получили новое приказание: „если окажется возможным, желательно обстрелять заданные батареи и средним калибром. Башням увеличить расход, обстрелять хорошо видимые и внутренние батареи."

В 8 ч. 10 м. „Николай I" спустил первые гидро, полетевшие по назначению.

Однако, выполнить бомбардировку не удалось.

По мере приближения отряда к Босфору, было ясно, что обстрел состояться не может, так как мгла перешла в густой туман, который к 9 часам настолько усилился, что головной миноносец, шедший впереди тралящего каравана на расстоянии 17 кабельтовых, едва был виден. Подойдя на 70 кабельтовых к проливу, начальник отряда убедился, что бомбардировка не возможна и повернул к флоту, дав радио о неосуществимости операции.

При повороте, в устье пролива был замечен дым неприятельского миноносца, который был обстрелян с головного миноносца и передней пары тральщиков. К 10 ч. 50 м. отряд присоединился к флоту.

Почти одновременно со стороны Босфора показался летчик, который цветными дымками показал, что видит „Гебен". По сигналу командующего флот построился в боевой порядок, миноносцы заняли свои места, а тральщикам было приказано

идти в Севастополь. Действительно, в глубине пролива, около 11 ч. 20 м., показались густые дымы и одновременно с гидро-крейсера, принимавшего аппараты, было получено радио, что в проливе идет весь турецкий флот с „Гебеном“ и „Бреслау“[1]).

Однако, выхода неприятеля не состоялось, и, повидимому, сведения воздушной разведки были ошибочны, так как вскоре в устье пролива были замечены два сильно дымивших миноносца типа „Милет“ шедшие вдоль обоих берегов.

Продержавшись до вечера перед Босфором, в ожидании противника, флот отошел в море, направившись вдоль Анатолийского побережья.

Бомбардировка Босфора 19—20 апреля (2—3 мая) 1915 г.

Бомбардировка 20 апреля (3 мая).

18 апреля (1 мая) флот, в составе линейных кораблей („Евстафий“, „Иоанн Златоуст“, „Пантелеймон“, „Три Святителя“, „Ростислав“), бригады крейсеров („Кагул“, „Память Меркурия“, „Алмаз“, гидро-крейсер „Николай I“), минной дивизии (9 миноносцев) и 4 заградителей („Ксения“, „Алексей“, „Константин“, „Георгий“ в качестве морских тральщиков),—вышел из Севастополя для выполнения операции бомбардировки Босфора.

В 5 ч. 15 м. утра 20 апреля (3 мая) флот подошел на видимость берегов Босфора. Погода—ясная, море—спокойное, видимость—хорошая и пролив совершенно чист.

В 7 ч. по сигналу командующего флотом, гидро-крейсер „Николай I“ приступил к спуску аппаратов. Ввиду того, что задание для гидро была только разведка, но не бомбардировка, было приказано спускать лишь по одному аппарату, отправляя их на разведку поочередно.

Ввиду того, что кроме одного парохода, спешно уходившего вглубь Босфора, никаких судов замечено не было, командующий в 7 ч. 15 м. сигналом приказал назначенным для бомбардировки мин. кораблям „Три Святителя“ и „Пантелеймон“ с тральщиками итти по назначению.

Отделившись от флота, оба корабля направились к проливу, но принуждены были, из-за опаздания подачи тралов, несколько задержаться в своем движении, и только в 8 ч. 40 м. утра,

---

[1]) Совершенно непонятным является сделанное сейчас же по получении извещения летчика о «Гебене», но еще до появления в проливе дымов, открытое радио командования: «Нерпа», «Тюлень» «Морж» — приготовиться.» Если это было сделано обдуманно, т. е. с целью заставить неприятеля отказаться от выхода, то это свидетельствует только о стремлении командования избежать решительного боя.

вступив в кильватер тральщикам, дали ход. К этому времени вернувшийся с разведки гидро сообщил, что пролив вплоть до Золотого Рога чист от больших судов, но, что около Румели-Фенер замечена подводная лодка и два тральщика, и что в проливе находятся два миноносца, укрывшиеся под берегом.

В 9 ч. 47 м., подойдя на расстояние 58 кабельтовых к мысу Эльмас, корабли открыли огонь, обстреливая на 6 узловом ходу последовательно батареи, расположенные в районе Эльмаса, Фанараки, Каридже, Буюк-Лиман и Килии. При этом „Пантелеймон", как обладавшей большей дальностью огня, обстрелял районы Филь-Бурну, батареи верхнего и нижнего Анатоли-Кавака. Пере-

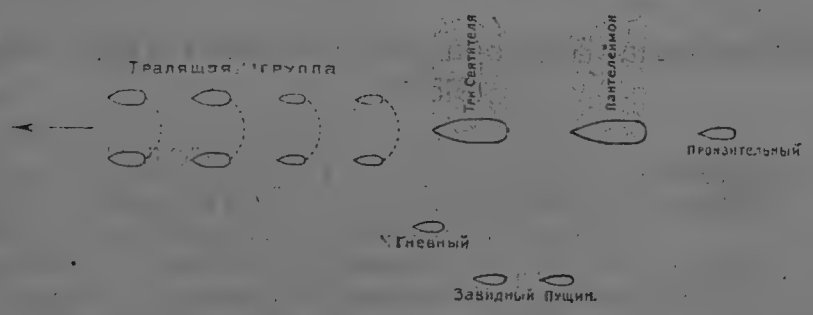


Схема движения кораблей при подходе к Босфору 19 апреля (2 мая) 1915 г. в сопровождении тральщиков и миноносцев охраны.

Черт. 6.

неся затем огонь в сторону румелийского берега, корабли обстреляли батареи Килии с расстояния 54—63 кабельтовых.

В 10 ч. 40 м. у Килии, приблизительно на середине между берегом и судами, был замечен движущийся по направлению к кораблям бурун, который был признан производимым перископом подводной лодки. Тотчас с кораблей был открыт огонь 6" артиллерией, при чем после первых накрытий бурун исчез [1]).

Закончив обстрел Килии, корабли легли на обратный галс, чтобы повторить обстрел. На этом галсе, как только суда вошли в зону пролива, внутренние батареи открыли огонь, при чем с батареи Маджар (анатолийский берег) стреляли мортиры, а с батарей в районе Румели-Кавака—орудия. Однако, несмотря на предельные установки, батареи клали свои снаряды с большими недолетами до 15—20 кабельтовых. Продолжая обстреливать те же цели, корабли вызвали в районе мыса Эльмас за фор-

[1]) Мнения об этом буруне разноречивы: находившиеся в дозоре и охране миноносцы приписывали этот бурун стае дельфинов, очевидцы же на кораблях без исключения утверждают, что по своему характеру бурун мог принадлежать лишь перископу. По данным воздушной разведки наличие подводной лодки можно считать установленным в районе Румели Фенера, но была ли эта же лодка у Килии—данных нет. Д. №№ 683, 796.

том Рива сильный взрыв, после которого произошел большой пожар.

В 11 ч. 45 м. утра корабли легли на соединение с флотом, при чем „Пантелеймон“, идя концевым, до 12 ч. 2 м. продолжал стрельбу кормовой башней.

Вся бомбардировка продолжалась 2 ч. 15 м., при чем судами было израсходовано:

«Три Святителя» — 56—12″ снарядов и 195—6″ снарядов.
«Пантелеймон» — 110—12″ » и 333—6″ »

В продолжении всей бомбардировки, в воздухе попеременно находились 5 гидро, из которых один, из-за неисправности мотора вынужден был спуститься по близости от Босфора и был отведен к гидро-крейсеру спущенным с него паровым катером. Воздушная разведка продолжалась до возвращения бомбардировавших кораблей к флоту и никаких данных о намерениях противника выйти для боя не дала.

В 1 ч. 35 м. дня, по присоединении „Трех Святителей“ и „Пантелеймона“ к флоту, последний приступил к снабжению миноносцев углем, после чего отошел в море, где продержался ночь.

Обстрел Зунгулдака крейсерами.

Одновременно с бомбардировкой Босфора, командующий флотом, на рассвете 19 апреля (2 мая), послал „Кагул“ и „Память Меркурия“ в Угольный район с поручением обойти побережье и уничтожить все находящиеся в пунктах угольных погрузок суда. Обойдя все заданное побережье, крейсера обнаружили в Козлу один стоящий под самым берегом, трехмачтовый небольшой однотрубный пароход, который и был уничтожен несколькими залпами. Ни в Зунгулдаке, ни в Килимли судов обнаружено не было.

Возвращаясь к Босфору, крейсерами был встречен и утоплен парусный барк [1]). В 9 ч. 30 м. оба крейсера вернулись к флоту, заняв свои места в дозоре.

Бомбардировка Босфора 20 апреля (3 мая).

Проведя ночь в море, флот с рассветом снова подошел к Босфору для повторения бомбардировки.

Ввиду того, что наблюдение летчиков и подозрительный бурун указывали на наличие у неприятеля подводных лодок (до того не наблюдавшихся), командующий флотом признал рискованным отделять для бомбардировки „Пантелеймон“, так как в случае удачной атаки на него, 1-я бригада линкоров (наиболее сильная) теряла одну треть своей силы и, в случае боя с „Гебеном“, оказывалась в неблагоприятных условиях—особенно, если бы ей приходилось прикрывать под-

[1]) С этого барка было снято несколько пленных, один из которых оказался знающим расположение новых босфорских батарей. Полученные сведения были использованы во время бомбардировки следующего дня.

битый „Пантелеймон". Поэтому этот корабль был заменен „Ростиславом".

С целью дать бомбардирующим кораблям бо́льшую свободу маневрирования на случай атаки подводных лодок, было решено, что бомбардировка будет проводиться ими не в сопровождении тральщиков, не позволяющих отряду иметь ход более 6—7 узлов, а отдельно, при чем корабли будут двигаться по заранее протраленным районам.

Для этой цели тральщики и миноносцы были заблаговременно посланы к Босфору, где они должны были обследовать и приготовить три маневренных площади у европейского побережья пролива, в районах Кара-Бурну и Чаталджи.

С утра берега Босфора оказались закутанными мглой. Погода—тихая, море—легкая зыбь, но с тенденцией к усилению. В 6 ч. утра „Николай I", „Алмаз" и тральщики отделились от флота и направились для подготовки операции.

В 7 ч. утра „Николай I" спустил первый гидро, который через 40 минут вернулся и сообщил, что пролив чист от судов.

К 9 ч. зыбь значительно усилилась и ветер нагнал на пролив густой туман.

В 9 ч. 25 м. „Николай I" сообщил, что он прекратил полеты из-за зыби, так как спуск аппаратов на воду становится рискованным и один из аппаратов уже получил повреждения. Кроме того, второй гидро, вернувшийся из разведки, сообщил, что в районе Босфора налег густой туман высотой до 200 метр., лишающий не только возможности какого-либо наблюдения, но и не позволяющий аппаратам ориентироваться во время полета.

Расчитывая, что ко времени окончания траления погода улучшится, командование решило не отменять операции. Действительно, к 11 часам утра туман стал слабеть, а к полдню ветер и зыбь настолько стихли, что явилась возможность снова начать полеты.

В 11 ч. Начальник минной бригады, руководивший работой тралящих судов, сообщил, что первые две площади протралены, и прислал к флоту миноносец „Зоркий" для проводки „Трех Святителей" и „Ростислава" к району, откуда предполагалось начать бомбардировку.

В 11 ч. 10 м. оба корабля отделились от флота и направились по назначению.

На этот раз в задание входил обстрел приморского фронта района Кара-Бурну и укреплений на левом фланге Чаталджинских позиций. Обстрел этого района должен был вызвать подозрение неприятеля, что цель операции—произвести подготовку для высадки десанта на европейском берегу.

В 12 ч. 45 м. „Николай I" и „Алмаз" возобновили полеты, при чем аппаратам было приказано наблюдать за Босфором или оставаться в районе операции, в зависимости от условий погоды.

Наблюдения показали, что Босфор продолжает оставаться чистым от судов и неприятель не обнаруживает намерения выйти. Так же не было обнаружено никаких судов и в районе Кара-Бурну.

В 2 ч. 40 м. дня корабли подошли к протраленным районам и приступили к бомбардировке. К этому времени сюда подошел и крейсер „Кагул", который сообщил, что, имея от пленных сведения о местах нахождения новых батарей, он послан командованием указывать выстрелами эти пункты. К этому времени погода совершенно исправилась: туман рассеялся, легкая зыбь, все береговые предметы были видны отчетливо, хотя местами на берегу держалась мгла. В 2 ч. 50 м. „Три Святителя", получив место новых батарей, указанных огнем „Кагула", открыл с дистанции 55 кабельтовых огонь из 6″ орудий. Одновременно „Ростислав" начал обстрел из 10″ башенных орудий, при чем его огонь корректировался флажными сигналами с „Трех Святителей".

Все указанные „Кагулом" пункты—новые батареи, казармы и все похожее на укрепления на восточном склоне мыса Кара-Бурну было обстреляно прицельным огнем, при чем было выпущено:

«Три Святителя»—132 снаряда 6″ калибра.
«Ростислав» — 39 » 10″ »

Неприятельские батареи не отвечали. Был наблюден ряд хороших попаданий, но точных результатов обстрела, из-за отсутствия воздушного наблюдения, установлено не было. Присутствия каких-либо войск на берегу обнаружено не было, хотя в ряде мест были замечены сооружения, похожие на окопы.

В 4 ч. 10 м. бомбардировка была закончена и корабли в 6 ч. присоединились к флоту.

Обстрел Инады. Отойдя на ночь в море, флот к утру снова подошел к румелийскому побережью, на этот раз в район Инады.

Для обстрела последней в 6 ч. 20 м. утра был послан лин. кор. „Ростислав", который, пройдя по протраленному заранее пространству и подойдя к бухте Инада на 35 кабельтовых, здесь, по указанию крейсера „Память Меркурия" [1]), обстрелял казенные здания (почту, телеграф), но никаких батарей, или войсковых частей не обнаружил, — тем более, что вся прилегающая к бухте местность была покрыта густым лесом.

Выполнив задание, суда отошли к флоту, с которым 22 апреля (5 мая) вернулись в Севастополь.

---

[1]) Этот крейсер накануне был послан к Инаде для рекогносцировки, с заданием выяснить места батарей и военных сооружений. Дело № 21419.

Обстрел Констанцы в октябре 1916 года [1]).

9-го октября 1916 года болгары заняли румынский порт Констанцу. Порт этот имел большое значение, ввиду находившихся в нем больших запасов нефти, бензина и керосина, которыми пользовались и суда русского флота; нефтяные миноносцы пополняли в Констанце запасы топлива при операциях у Босфора или в западной части Черного моря.

Когда падение Констанцы, занятой одними только румынскими войсками, стало очевидным, командующий флотом получил приказание из Ставки ни в коем случае при уходе наших судов из порта не уничтожать запасов горючего. Предполагалось в ближайшем будущем прислать несколько русских дивизий и взять Констанцу обратно. Однако, из-за сильного натиска немцев, предназначенные войска были использованы в другом месте. Надежда вновь овладеть Констанцией отпала.

Неприятель до этого терпел большой недостаток в топливе для подводных лодок; этим об'яснялась их бездеятельность за последнее время.

Уже через пять дней после занятия Констанцы болгарами, как только выяснилось, что на захват порта вновь рассчитывать нельзя, были посланы три миноносца, чтобы сжечь многочисленные портовые нефтяные баки артиллерийским огнем. Однако, для обстрела погода оказалась слишком свежей; продержавшись два дня в море, миноносцы вернулись в Севастополь.

Ввиду того, что погода не стихала и продуктивной стрельбы от миноносцев ждать было нельзя, 17 октября был послан для той же цели крейсер „Память Меркурия“ (флаг начальника крейсерской бригады), под конвоем миноносцев „Поспешный“, „Счастливый“ и „Дерзкий“.

В виду сильного NO, раскачивавшего крейсер на 30° на сторону, начальник бригады решил операцию отложить, но командующий флотом потребовал ее выполнения во что бы то ни стало. 19 октября крейсер „Память Меркурия“ подошел к порту и обстрелял его с расстояния 54 кабельтовых; в местах расположения систерн были замечены пожары. Определить точно размеры повреждений не представлялось, однако, возможным вследствие ветра, прибивавшего дым к земле и окутавшего систерны. Считая, что пожар систерн будет распространяться, начальник бригады крейсеров после $^1/_4$-часового обстрела, отошел в море, чтобы скорее выйти, в случае атаки подводной лодкой, из стесненного минными заграждениями района маневрирования. Одна подводная лодка была замечена по курсу крейсера, когда он

---

[1]) Описание этой операции составлено П. В. Гельмерсен. См. дела Архива войны при Морской Академии № 7070, стр. 146—149; № 833, стр. 123—126; № 7073 и статью В. К. Васильева в «Морском Сборнике» № 4 1925 года.

приближался к берегу. Повидимому, присутствие этой подводной лодки сделало стрельбу крейсера нервной и несколько беспорядочной. При отходе крейсер был обстрелян неприятельской береговой батареей. На рассвете 20 октября были посланы миноносцы „Быстрый“ и „Пылкий“, чтобы посмотреть обстрелянный район. Погода продолжалась все еще свежая. Миноносцы обстреливали берег в течение 1 часа. По мнению начальника дивизиона, разрушения на берегу были недостаточными, 21 октября крейсер „Память Меркурия“ был вновь послан в сопровождении миноносцев „Пронзительный“, „Живой“ и „Жаркий“, для окончательного уничтожения систерн. „Пронзительный“ предназначался для противолодочной охраны, а „Живой“ и „Жаркий“—для траления. Оба они были посланы вперед, чтобы заранее протралить путь для крейсера. Ночью один из миноносцев („Живой“) приткнулся к мели у Мидии, но был быстро снят другим („Жарким“). На радио миноносцев, просивших назначить им рандеву, крейсер не отвечал, чтобы не обнаружить заранее своего присутствия неприятелю. Таким образом, крейсер остался без тральщиков. В 6 час. 20 мин. утра 22 октября, „Память Меркурия“, пройдя между заграждениями,, лег на курс к берегу. Через несколько минут с берега 6″ батарея открыла огонь с перелетами кабельтовых в 15. Крейсер не изменил курса. В 45 кабельтовых от мола, он повернул на юг и в 6 час. 36 мин. открыл огонь одновременно по батарее и по бакам, идя на сближение, при чем ближайшее расстояние до мола было около 32 кабельтовых. Вскоре после начала бомбардировки, появились два неприятельских гидро на высоте 600 метров. Чтобы не менять курса и не сбивать свою стрельбу, командир крейсера передал все заботы об отражении гидро на задний мостик. Зенитные пушки открыли сильный огонь, заставивший один аппарат, вероятно, поврежденный, повернуть обратно. Другой аппарат взял высоту 3000 и продолжал атаку; снизиться ниже 2500 метров ему не позволяли судовые зенитные орудия. Через десять минут после начала бомбардировки часть баков загорелась; последовал ряд взрывов и вскоре все нижние баки стояли в огне; пожар распространялся с неимоверной быстротой. В 5 час. 50 мин. крейсер и миноносец повернули на север. Стрелявшая по крейсеру батарея была приведена к молчанию. Крейсер продолжал стрельбу левым бортом, переведя огонь кормового плутонга на верхние баки, также вскоре загоревшиеся. Густой дым покрыл весь берег, охваченный сплошным пожаром. В это время открыла огонь вторая 6″ батарея. Она быстро пристрелялась и получила накрытие. Крейсер описал координат, чтобы затруднить ей пристрелку. Батарея продолжала стрельбу все время, но попаданий в крейсер и миноносец не было. Около 6 ч. 50 мин. гидроплану удалось сбросить 9 бомб: пять легли по левому борту и четыре по правому, в непосредственной близости от судна. В 7 ч. 12 мин. с мостика увидели

торпеду, шедшую в носовую часть корабля. Правая машина была остановлена и руль положен право на борт. Торпеда прошла в нескольких саженях от борта и затонула, оставив на воде характерные круги. Вскоре за кормой открылся перископ подводной лодки. В 7 ч. 30 мин. крейсер вышел на линию заграждений. В 8 ч. 30 м. последовала вторая атака гидроплана, вновь сбросившего десять бомб. Последние легли так близко, что на палубе были найдены осколки. В 1 час дня „Память Меркурия“ был у порта Мангалия и обстрелял его, выпустив 404 снаряда в течение 40 минут.

Крейсер и миноносец после обстрела пошли к Севастополю. Пожар Констанцы был виден на расстоянии до 70 миль; потушить его удалось только лишь через десять суток.

„Память Меркурия“ шел на бомбардировку после нескольких предшествовавших попыток; приходилось, поэтому, считаться с возможностью постановок перед портом неприятельских минных заграждений; почти все время крейсер находился под обстрелом батарей, давших накрытие с самого начала; кроме того, он был атакован воздушными силами и подводной лодкой, на присутствие которой можно было рассчитывать с достоверностью.

Итти без тральщиков, имея при себе один только миноносец, было решением смелым.

Совместные действия Черноморского флота и Приморского отряда Кавказской армии на побережьи Лазистана.

Глава I.

Состояние береговой обороны перед войной.

Тенденции военного ведомства после войны с Японией, выразившиеся в стремлении сократить число крепостей, привели, в период 1909—1912 г., к решению упразднить ряд второстепенных крепостей, составлявших береговую оборону Черного моря. В числе упраздняемых были намечены крепости Керчь, Батум и Очаков. Из них первая, прикрывавшая вход в Азовское море, уже со времени русско-японской войны была почти разоружена; что же касается Очакова и Батума, то ко времени мировой войны они существовали в полу-упраздненном состоянии,—особенно Батумская крепость, вооружение которой состояло из орудий устаревших образцов, потерявших современное боевое значение.

Морскому ведомству, для которого обе последние крепости были существенно важны, стоило больших трудов приостановить упразднение их, шедшее в разрез с мнением флота, высказываемым им постоянно при решении вопросов обороны черноморских берегов. Очаков прикрывал доступ неприятельскому флоту и десанту к Николаеву, где были сосредоточены судостроительные средства флота; Батум-же являлся единственной удобной маневренной базой для легких сил флота в их операциях против Анатолийского побережья и, в частности, Лазистана.

Значение Батума для флота.

Из переговоров по этому поводу между военным и морским ведомствами явствовало, что военные сферы непридают никакого значения возможности базирования частей черноморского флота на Батум. На запросы о том, считает ли военное ведомство и, в частности, кавказкое командование, что от флота потребуется содействие операциям армии на морском фронте Кавказского побережья, руководящие военные круги каждый раз подчеркивали, что операции на приморском направлении не входят в планы

кампании и борьба будет решаться на других, чисто сухопутных фронтах.

Попытка оперативных представителей флота договориться о возможных совместных действиях разбивались об уверенные заявления представителей армии, что Батуму, как крепости, не представляется никакой роли в возможной борьбе, и это является главной причиной отказа от него [1]).

Упорная борьба представителей флота за сохранение Очакова и Батума привела к оставлению этих крепостей в их прежнем состоянии, без какого бы то ни было технического переоборудования их боевых средств. Военное ведомство, согласившись с доводами флота относительно Очакова, вместе с тем в отношении Батума осталось при прежнем мнении, внеся лишь корректив, что он не подлежит окончательному разоружению ввиду того, что флот нуждается в нем, как в базе для крейсерских операций в восточной части Черного моря и против портов Анатолийского побережья.

Кроме того, со вступлением в строй новых нефтяных миноносцев, Батум приобретал значение порта, через который должна была подвозиться из Баку [2]) необходимая для флота нефть. В случае угрожаемого положения Батуму, нефть должна была бы итти кружным железнодорожным путем через Владикавказ, кругом Азовского моря, в Крым, что не только бы удлиняло сроки получения, но и грозило невозможностью накопить в Севастополе достаточные запасы нефти, из за малой вместимости железнодорожных цистерн, при большом расходе ее миноносцами.

Однако, и позиция флота в этом вопросе не была тверда: в 1906 г Батумский военный порт был упразднен и, таким образом, флот лишился возможности развить здесь заблаговременно операционную базу, обеспеченную необходимыми запасами топлива и ремонтными средствами. К началу войны Батум представлял собой совершенно необорудованную стоянку для военных судов, с минимальными возможностями превратить ее в сколько нибудь обеспеченное местопребывание для тех соединений флота, которые пришлось держать там с первых же дней войны.

Так, погрузка угля со склада морского ведомства для миноносцев не могла, за отсутствием пристаней, производиться иначе, как сперва нагрузив углем магоны, а потом уже подавая эти магоны к борту. Эта процедура, например, для принятия 70 тонн занимала до 10 часов времени. Сами склады угля занимали ничтожную площадь и к моменту начала военных действий едва могли вместить 4.000 тонн.

Таким образом, флот, настаивавший перед военным ведомством о сохранении Батума, как крепости, необходимой для защиты судов, в то же время не только не озаботился об его обо-

---

[1]) В. К. Лукин. Заметки по войне 1914—1917 г. на Черном море.
[2]) Батум и Баку соединены нефтепроводом.

рудовании, но, в связи с допущенным упразднением военного порта, не принял мер к скорейшему восстановлению своей единственной операционной базы на Кавказском побережьи за те тревожные три месяца, которые протекли со времени начала мировой войны и до разрыва с Турцией.

Это было тем более непонятно, что в период 1912—1913 г.г. в Батуме все время находился постоянный стационер (кан. лодка), несший наблюдение за побережьем для воспрепятствования ввоза на Кавказ оружия. Таким образом, Батум являлся постоянной станцией, требовавшей и в мирное время своего оборудования более широкими средствами обслуживания и ликвидации тех неудобств, которые осложняли базирование и понижали оперативные возможности базирующихся здесь судов.

Неудобства эти существовали все время войны. Вопреки твердым уверениям Кавказого командования, обстановка борьбы на этом побережьи с первых же ее дней не замедлила создать Приморский фронт, операции которого, в силу немедленных настойчивых требований сухопутного командования, заставили флот выделить сюда особый Батумский отряд судов для борьбы с берегом и поддержки сухопутных операций. Последние имели конечною целью овладение Трапезундом, являвшимся транзитным портом, соединявшим морские пути подвоза снабженнй и людских пополнений неприятеля с дорогой на Эрзерум и к району расположения главных сил Турции, оперировавших на Кавказком фронте.

Особенно дала себя чувствовать необорудованность Батумского порта в тот период, когда развитие борьбы на Приморском фронте потребовало выделения сюда из состава флота целой дивизии, в составе 4 линейных кораблей, вынужденных месяцами базироваться на этот порт, который самым ходом событий превратился не только в маневренную базу флота, но и в снабжающую—для кавказской армии, так как, одновременно с боевыми судами, здесь базировался и тот транспортный флот, на обязанности которого лежало снабжение действующей армии и, в первую очередь, отряда, оперировавшего на приморском направлении.

Неопределенная позиция, занятая Турцией в начале войны, после прорыва „Гебена“ и „Бреслау“, вскоре определенно переменилась, указывая на возможность выступления ее на стороне центральных держав. В скором времени из Константинополя и, в особенности, от консулов, стали поступать в большом количестве известия о широких военных приготовлениях Турции, особенно в районах, прилегающих к Кавказу. Секретные донесения, перечисляя ряд обычных предвоенных мер, вместе с тем определенно указывали на стремление турецких военных сфер поднять восстания среди горских племен, живущих на русской территории, в пограничных местностях. В частности, объектом

усиленной пропаганды сделались аджарские племена, раскинутые по реке Чороху.

Беззащитность Батума, расположенного близко к границе, и невозможность дать сколько нибудь серьезные силы для его обороны из главных сил Кавказской армии, уже выделившей часть своих войск на западный фронт, в значительной мере беспокоили Кавказское командование. Реальная возможность войны как бы сразу расширила кругозор сухопутного командования, которое к сентябрю 1914 г. определенно осознало значение Батума и уязвимость района, к нему прилегающего.

Ссылаясь на слабость крепости и гарнизона и опасаясь внезапного удара по побережью, сухопутное командование просило усилить оборону района присылкой боевых судов для постоянного их пребывания здесь.

Создание Батумского отряда судов.

Не имея возможности выделить сюда боевые суда, командование флотом в начале сентября послало в распоряжение коменданта Батумской крепости вооруженный транспорт „Березань“ и минный заградитель „Дыхтау“, причем последний должен был в момент начала войны [1]) поставить перед Батумом и Поти минные заграждения в районе вероятного маневрирования противника при обстреле им крепости.

На транспорт „Березань“ ложилась задача обороны подступов к Батуму от нападения сухопутных отрядов и поддержка своим огнем действий пограничных частей и гарнизона по побережью.

Одновременно, для усиления гарнизона, командование флотом отправило в Батум два морских баталиона, образованных из запасных моряков, оставшихся по укомплектовании флота за излишком.

Начало войны застало крепость в период усиленных оборонительных работ, имевших целью укрепить ее береговой фронт. Тотчас по получении известия о начале военных действий, крепость была объявлена на осадном положении и, командир „Березани“, кап. 2 р. Шуберт, принял на себя обязанности старшего морского начальника.

Первой задачей являлась защита гавани и ее внутреннего рейда от возможного нападения. Последнее было тем важнее, что к моменту объявления войны в порту скопилось 12 пароходов, из них 4 морского ведомства, привезшие различные военные грузы. Согласно плана, намеченное заграждение было в несколько приемов выставленно “Дыхтау“, который затем поставил минную банку и у Поти. Для непосредственной защиты гавани, у ее входа были установлены судовыми средствами несколько полевых орудий (из крепостного запаса) под командой морского офицера, а на конечности мола—пулеметный пост.

---

[1]) По плану кампании. Д. № 531.

Согласовав вопросы обороны водного пространства и гавани с крепостной артиллерией, Начальник отряда организовал дозорную и охранную службу рейда, пользуясь для этого наличными средствами порта ввиде катеров лоцмейстерской службы.

Ничтожность средств и слабость сил, сосредоточенных в Батуме, при непрерывно поступающих сведениях об активных замыслах турок против крепости, сильно нервировали Кавказское командование. Эта нервность усилилась еще с получением известий о бомбардировке Поти, произведенной „Бреслау“ 25 октября, т. е. через 9 дней после объявления войны [1]).

Бомбардировка Поти кр. «Бреслау».

С ночи на 25 октября (8 ноября) радиостанции судов Батумского отряда стали ясно принимать радиотелеграфные переговоры неприятельских судов. Около 7 часов утра, перед Батумом, в 10 милях, показался „Бреслау“, шедший на Ост. Сделав три выстрела по берегу, „Бреслау“ скрылся за горизонтом по направлению к Поти. Подойдя к последнему на дистанцию 25—30 каб., „Бреслау“ начал бомбардировку города и порта, причем, по донесению местного военного командования, сделал до 150 выстелов (?), преимущественно по вокзалу и району к нему прилегающему; затем подошел ближе и обстрелял пулеметами порт. На его огонь отвечала полевая батарея на берегу и ружейным огнем вызванные части. Бомбардировка продолжалась $^3/_4$ часа, после чего „Бреслау“ повернул в море на север. Никаких серьезных повреждений огонь неприятеля не причинил.

Разбираясь в целях этой бомбардировки, можно предположить, что обстрел Поти имел целью нанести не столько материальный ущерб, сколько оказать моральное воздействие. Ряд подобных бомбардировок различных пунктов побережья в течение войны не имел реальной связи с какими бы то ни было выполняемыми одновременно операциями противника. Временами эти налеты носили исключительно характер бравирования своей быстроходностью. Подобные бомбардировки наносили весьма незначительный ущерб, но безусловно нервировали Верховное командование, которое склонно было ставить в вину тихоходному черноморскому флоту его безпомощность перед неуловимым противником.

В частности, бомбардировка Поти и то, что огонь был направлен в район железнодорожной станции, свидетельствовали о намерении „Бреслау“ нанести ущерб этому единственному в России пункту, откуда шел вывоз столь необходимой для металлургической промышленности марганцевой руды, подвозимой сюда из Чиатурских рудников. Если цифра в 150 снарядов.

---

[1]) Нервозность с одной стороны и отсутствие правильно функционирующей службы связи и наблюдения были причиной ряда недоразумений. Так, почти за месяц до войны, дивизион миноносцев, при входе в Потийский порт, был встречен залпами с берегового поста местного гарнизона.

выпущенных „Бреслау“, верна [1]), то надо признать, что он проявил в данном случае редкую для него в таких случаях настойчивость.

Непосредственные наблюдения из крепости свидетельствовали о наличии у турок агрессивных намерений в этом районе. Так, в последних числах октября, турки на парусных судах стали подвозить по ночам свои иррегулярные войска к различным пунктам побережья вблизи границы.

Усиление оборонительных средств Батума.

Ближайшее знакомство начальника морского отряда с оборонительными средствами крепости привело его к убеждению, что крепость, при современном вооружении, не может служить надежным убежищем для флота. Наличная артиллерия, обладая недостаточной дальностью, не могла противодействовать бомбардировкам таких современных судов, каким являлись „Гебен“ и „Бреслау“. Ввиду этого морское командование, считая существенно важным иметь в Батуме обеспеченную стоянку легких сил, представило в Ставку следующии соображения:

„Для более успешного действия нашего флота на сообщениях противника, необходимо иметь базу для легких крейсеров в Батуме. Базу можно было бы оборудовать при условии ее защиты крепостью, которая была бы способна не допустить уничтожение мелких судов бомбардировкой с моря и прорыва более сильных судов в гавань. Надо хотя бы два орудия в 10″ с дальностью в 22 версты; было бы лучше 4. Быстрая установка орудий много помогла бы действиям флота“ [2]).

Просьба эта, совпавшая с рядом тревожных сведений о начавшихся больших перевозках турок в район Трапезонда и Лазистана, совершенно отвечала желаниям Ставки, которая немедленно сделала распоряжение о срочной посылке двух 10″ орудий просимого образца. К началу декабря эти орудия прибыли в Батум и были установлены на лафетах для стрельбы под большими углами возвышения. Однако, за этот промежуток времени, 9 декабря (27 ноября) Батум уже подвергся бомбардировке „Гебена“.

Бомбардировка Батума кр. „Гебен“.

27 ноября (9 декабря), в 1 ч. 5 м. дня с наблюдательного поста Кахаберн было получено сообщение, что в море показался большой корабль, идущий курсом на Сухум. Через 15 минут было выяснено, что это „Гебен“. В 1 ч. 30 м. „Гебен“ повернул на Батум курсом SO, одновременно тем же постом был усмотрен силуэт другого судна меньшего размера. Определить его из-за дальности не удалось, но, судя по небольшому ходу и всплескам за кормой, можно было думать, что это

---

[1]) Среди архивных источников никаких других сведений о количестве выпущенных снарядов не имеется. Сопоставляя цифры, сообщенные местным командованием с другими, обычно преувеличенными, мы склонны думать, что и в данном случае действительное число должно быть значительно уменьшено.

[2]) Телеграмма адм. Эбергарда от 31 октября (13 ноября) 1914 г. Д. № 7011.

минный заградитель типа „Берк-и-Сатвет“, ставивший мины перед Батумом [1]). В 1 ч. 39 м. „Гебен“, подойдя на дистанцию 95 кабельтовых, открыл огонь из 11″ орудий. Первый залп лег в море большим недолетом на NW от батареи Бурун-Табие; следующий залп там же, с недолетом в 2—3 кабельтова, третий залп—на бульваре. После этого начались падения в городе и в районе батареи, а последние залпы были направлены в гавань.

Начальник Батумского отряда судов писал в донесении: „Всего было сделано 15 выстрелов, с довольно большими промежутками между залпами; стрельба велась только из четырех орудий на правый борт. По крепостному дальномеру „Гебен“ подходил не ближе 14 верст и, по моим расчетам, не дошел до минного заграждения 7—8 кабельтовых. Из числа выпущенных снарядов, по крайней мере, половина не рвалась. В самый последний момент, когда уже выяснилось, что „Гебен“ ближе не подойдет, батарея Бурун-Табие стала отвечать, но, конечно, безрезультатно [2]).

В 1 ч. 48 м. „Гебен“ прекратил бомбардировку и, соединясь со вторым судном, ушел в море. Бомбардировка никаких существенных результатов не имела: было повреждено несколько частных домов, осколком пробит борт одного из пароходов, убитых 1 и раненых 4.

Сопоставляя имеемые данные, начальник отряда полагал, что целью операции неприятеля была постановка минного заграждения на путях следования судов Батумского отряда к районам обстрела побережья. „Гебен“ прикрывал эту постановку и отвлекал внимание от заградителя бомбардировкой.

Бомбардировка Батума воочию доказала, с одной стороны, что крепость не имеет средств для борьбы с современными судами, а с другой, что впредь до установления дальнобойных орудий, базирование легких сил флота на Батум невозможно. Адм. Эбергард категорически отказывался, до создания надежной защиты гавани выделять на постоянное пребывание здесь какие либо миноносцы, о которых сухопутное командование просило для целей наблюдения за ближайшим побережьем и для содействия частям крепостного гарнизона, выдвинутым вперед. Эта задача продолжала оставаться на „Березани“ и „Дыхтау“.

---

[1]) Проверить по имеемым материалам насколько правильно это заключение невозможно, но вызывает сомнение подобная постановка днем ввиду крепости. Возможно, что это была домонстрация.

[2]) В этом донесении говорится дальше: «Заключая по падению снарядов, что нападение направлено, главным образом, против транспорта (т. е. «Березани») и гавани, ввиду невозможности отвечать на огонь, а также желая избежать бесполезных потерь в личном составе, свез всю команду на берег. На транспорте остались лишь офицеры и кондукторы, при чем оба механика собственноручно работали у дежурного котла». Такое странное распоряжение командира военного судна могло привести, в случае попадания снаряда в «Березань», к его гибели, так как ни бороться с пробоинами, ни с пожаром на судне было не кому.

В свою очередь, и комендант Батума, убедившись в слабости крепости с моря, настаивал на дополнительной присылке дальнобойных орудий. Сообщая об установке 14 декабря присланных орудий, он просил Командующего флотом сделать представление о присылке еще двух 10″ орудий. Сообщая об этом в Ставку адм. Эбергард добавлял: „Поддерживаю это ходатайство, исполнение коего позволит безбоязненно базировать на Батум легкие суда, которые сильно затруднят деятельность турок у Трапезонда и к востоку от него“.

Таким образом, флот как бы ручался, что, с момента превращения Батума в защищенную базу, он берет на себя обязательства выполнять требования армии в районе „к востоку от Трапезонда“ т. е. по всему побережью Лазистана.

Такое обязательство являлось совершенно логичным следствием тех доводов, которые представляло морское командование еще в мирное время, указывая на значение Батума.

Представитель флота в имевших место переговорах по этому вопросу, В. К. Лукин [1]), в своих заметках о боевой деятельности черноморского флота, пишет:

„Со стороны Черноморского флота указывалось, что батумская гавань военному ведомству понадобится и без транспортного флота армия здесь не обойдется; что флот не в состоянии будет уделить на защиту Батума значительные силы, почему постановка нескольких дальнобойных крупных орудий в крепости необходима. После целого ряда комиссий и заседаний, вопрос этот был разрешен в благоприятном смысле: орудия были разрешены как для Севастополя, потому что он—база всего флота, так и для Батума, как для маневренной базы для миноносцев, действующих против неприятельского флота, находящегося в Трапезонде. Ко времени начала войны, работы по усилению крепостей закончены не были, орудий доставлено не было, хотя было обещано доставить 9,2″ пушки, приобретенные за границей уже в военное время. Все эти пушки были отправлены для обороны Петрограда и Балтийского побережья, причем даже из Севастополя были отправлены на север и береговые орудия и орудия, предназначенные для строющегося третьего дредноута Черноморского флота. Поэтому, вместо того, чтобы иметь в Батуме обеспеченную стоянку для транспортного флота, пришлось туда отделять сперва вспомогательные суда, ввиде вооруженных транспортов и заградителей, а затем миноносцы, и так до дивизии старых линейных кораблей включительно“.

---

[1]) Автор ряда работ по описанию действий Черноморского флота в войну 1914—17 г. для Морской Исторической Комиссии и начальник оперативной части штаба Черноморского флота в период перед войной. Разработанными им материалами мы широко пользовались в настоящей работе.

Но и впоследствии, когда операции уже развернулись и Батум сделался базой не только для флота, оперировавшего совместно с войсками приморского фронта, но и для многочисленных транспортов, питавших Кавказскую армию,—его артиллерийская защита оставалась прежней. Присылка новых орудий задерживалась: военное ведомство отказывало, за неимением их, и советовало флоту поискать у себя.

Взгляды сухопутного и морского командования на обстановку.

Выделение для обороны Батумского побережья столь слабых сил, какими являлись „Березань“ и „Дыхтау“, вызвало со стороны командования Кавказским фронтом опасения, что они не смогут противодействовать активным планам турок, накоплявшим, по сведениям агентурной разведки, силы для удара на Батум. Уже в конце октября сухопутное командование начинает проявлять первые признаки нервности, под влиянием различных, обычно неверных, сведений о появлении турецких судов у побережья.

Так, 28 октября (10 ноября), Кавказское командование доносит в Ставку, что с некоторых пунктов побережья замечены в море суда неприятеля, и в этот же день Командующий флотом, находившийся в море, сообщает туда же, что „за сутки никаких судов не обнаружено“.

Неорганизованность службы наблюдения и неумение отличать свои суда от чужих все время приводили к неправильному осведомлению берегового командования. К тому же, некоторые сухопутные командиры, панически настроенные после эпизода у Лимана [1]), реагируют на все происходящее на побережьи и в море самыми невероятными сообщениями. Так, 5 (18) ноября, Наместник Кавказа, с явной тревогой, телеграфирует в Ставку, что „в ночь с 4 на 5 были замечены в море огни 22 судов, шедших мимо Батума и поста Св. Николая“. В ночь с 5 на 6 начальник Рионского (у Поти) отряда доносит, что „по сведениям Зугдидского уездного начальника, в Анаклии высаживается неприятельский десант“. На следующий день тремя телеграммами подряд комендант Батумской крепости уведомляет Командующего флотом и Ставку, что „турки в Ризе и Хопе высадили 10—15 тысяч, а с начала войны перевезли в этот район более 45 тысяч“. Подобные сообщения, естественно, вызывали неудоумение и тревогу Ставки, получавшей регулярные донесения от Командующего флотом, что никаких транспортных перевозок наблюдаемо за время походов в море не было и что посылаемые для обхода берегов суда ничего, кроме ничтожного каботажа, не замечали. На запрос Черноморскому командованию, последнее, чувствуя себя в положении обвиняемого, в резкой форме реагировало на эти сообщения, донося, что оно „убеждено в невероятности подобных фактов, так как нигде, за время походов флота,

[1]) См. главу II.

не было обнаружено подобного числа транспортов; кроме того, по его мнению, такие факты, как „двукратное плавание слабых „Березани“ и „Буга“ к Хопе для обстрела, без всякого прикрытия, является лучшим доказательством неверности циркулирующих сведений о турецких десантах“.

Действительно, произведенная проверка выяснила ложность сообщенных сведений.

„Излишняя нервность прибрежных властей, добавлял Эбергард в своем ответе в Ставку, может отвлечь внимание на ложный путь от направления действительной высадки“ [1]).

Взгляд этот, сообщенный Наместнику Кавказа (Главнокомандующему Кавказской армией) и Коменданту Батума, не способствовал установлению единства в отношениях между обоими командованиями, что неоднократно сказывалось в совместной боевой работе в дальнейшем.

Взаимоотношения сухопутного и морского командования.

К этому не замедлил присоединиться вопрос о структуре взаимоотношений на почве оперативного и административного подчинения. Черноморский флот не входил, подобно Балтийскому, в состав какого-либо фронта и, таким образом, оба командования – Кавказское и Черноморское—были самостоятельными, подчиняясь порознь Ставке. В случаях необходимости совместного действия, как это имело место в районе Батума, возникала необходимость договориться. Совершенно ясно, что основаниями такой договоренности должно было явиться, в первую очередь, согласование оперативных целей и установление взаимного понимания в способах их достижения. Однако, этого не было. Ген. Ляхов [2]) в своих требованиях не считался с задачами, лежащими на флоте, и, придавая своему району первенствующее значение, требовал более, чем считало возможным дать морское командование. С другой стороны, флот, обладая ограниченным числом крейсеров и миноносцев для наличных задач, считал опасения начальника Приморского фронта преувеличенными и находил, что задача недопущения десантов в район Батума решается блокадой флотом западной части Анатолийского побережья.

Когда непосредственная опасность Батуму миновала и его гарнизон, усиленный подкреплениями, предпринял операцию наступления на Трапезонд, флот уже пополнился новыми линейными кораблями и нефтянными миноносцами и мог выделить некоторые силы для постоянных совместных действий с армией.

---

[1]) В одной из первых директив Главковерха Черноморскому флоту, после начала войны, говорилось: «Подтверждаю главную цель всеми мерами предупреждать и воспрепятствовать десанту противника вообще, а в районе Одессы в особенности . Последнее направление и считалось адм. Эбергардом наиболее вероятным и наиболее опасным. Д. № 7011.

[2]) С декабря 1914 г.—начальник Приморского отряда и комендант крепости Батум.

Но здесь наступило расхождение обоих командований во взглядах на методы борьбы, о чем будет изложено нами дальше. В разбираемый же начальный период недоразумения возникали, главным образом, из-за вопросов подчиненности и из-за предъявления к судам требований, которые они не имели возможности выполнить. Способствовал этому и личный характер Ляхова и общее незнакомство сухопутных начальников с элементами судов и их тактическими возможностями. Так, например, не редки были случаи требования о срочном выходе судов, только что вернувшихся с моря и неуспевших еще принять запасы топлива или требовавших выщелачивания котлов. Опоздания, вызванные такими приемками, влекли за собой приказы с выговорами и предупреждения о предании в случае повторения суду. Преткновение судна к отмелям, обычное явление при плавании в прибрежных водах при необходимости близко подходить к берегам для обстрела, также вызвали упреки и выговоры. Еще более недоразумений порождали поручения выполнить ту или иную операцию в условиях штормовой погоды, когда качка лишала миноносцы и другие суда возможности пользоваться своей артиллерией. Такие явления, проистекавшие из-за незнакомства сухопутного командования с условиями морских операций, вызывали взаимное недоверие и отсутствие единства в действиях, требуя вмешательства высших инстанций.

Иллюстрацию, что служило в этом отношении причинами взаимного непонимания, могут дать некоторые из документов, приводимых ниже:

Наморси Срочно. Сейчас получил предписание коменданта: „недопускать в Хопу ни одной турецкой фелюги путем блокирования Хопской бухты миноносцем, „Березанью“, другими вооруженными судами или способами, которые вы признаете более целесообразными“. Донес, что имеемые в моем распоряжении средства считаю для сего недостаточными. В виду категоричности приказания прошу указаний. 24 декабря (6 января) 1914 г.

Шуберт.

Наморси: Не взирая на присутствие в порту двух миноносцев, посыльного судна „Березань“, оборудованного под батарею парохода „Дыхтау“ и трех катеров турки продолжают подвозить свои подкрепления в Хопу. Сегодня подошло 10 фелюг. На поставленную мною капитану 2 ранга Шуберту задачу не допускать подхода турецких фелюг путем блокирования гавани одним миноносцем, находящимся в Копмуше или в Макриал и установкой за подходом фелюг с Макриальских высот наблюдения, которого у капитана Шуберта до сих пор нет, или другими по его усмотрению способами, пользуясь всеми в его распоряжении средствами, он ответил, что это не достижимо—машины перегорят, что просит его сменить. С своей стороны, полагаю—кто бы ни подошел к Хопе, хотя бы невооруженный пароход, он все же

своим видом не позволит фелюгам подойти к берегу, а периодическая посылка одного или двух миноносцев, „Березани“, плавучей батареи, вооруженных катеров легко даст возможность их уничтожить, почему отдал категорическое приказание капитану Шуберту впредь не допускать турецких фелюг способами, которыми признает он нужными. Заявление капитана Шуберта о его смене представляю на усмотрение Ваше. Ляхов.

Попытки морского командования внести ясность во взаимоотношения не приводили к результатам. Для командования тем более было трудно судить об обстановке, что сведений о ней поступало очень мало и комендант крепости не ставил командование в известность о своих намерениях. Невозможность иметь суждение—какие задачи и при какой обстановке должны разрешить батумские суда—уже неоднократно вызывали запросы командования.

Еще в начале декабря оперативный отдел штаба флота телеграфировал в Батум, что „за последнее время поступает очень мало известий из Батума, между тем флот может помочь крепости только зная все своевременно“.

Повидимому, ген. Ляхов находил это вмешательством в его сферу действий, потому что вслед за этим Командующий флотом счел нужным определить взаимоотношения, послав ему телеграмму:

„В начале войны было установленно, что я даю в распоряжение коменданта крепости некоторую часть сил флота при условии, что комендант крепости подчинен мне во всем, что касается действий на море, поэтому ожидаю ежедневно вечером телеграммы мне о действиях на море и о движениях наших и неприятельских судов. Кроме того, желая всячески содействовать успешной обороне крепости, прошу периодически извещать меня об общем положении телеграммами, так как только своевременное осведомление позволит мне во время помочь крепости, до которой дойти требуется около сорока часов“.

Совместные действия флота и Приморского отряда в первый период.

Глава II.

Обстановка в первый период после начала войны.

Операции на Приморском направлении, носившие вначале характер пограничных стычек, вскоре приняли для Батума угрожающий характер.

Подтянув к ноябрю месяцу к району Хопы достаточные силы, турки 3 (16) ноября несколькими группами перешли в наступление по направлению к границе. Из них правая группа атаковала Артвин, а три остальные, выдвинув заслон против отряда,

занимавшего Лиман в количестве около 1.000 чел., двинулись через границу по трем почти параллельным ущельям, угрожая занять коммуникационную линию Артвин-Борчха-Марадиды и зайти в тыл Батуму. Получив об этом сведения, комендант батумской крепости бросил сюда почти все наличные силы. Последним удалось парализовать движение турецких групп и даже частью перейти в наступление, когда неожиданно отряды подверглись ночному нападению с тыла и флангов восставших аджарцев. Удар был настолько неожидан и произведен в такой благоприятной для противника горной местности, что отряды быстро смешались, потеряли ориентировку и вскоре, поддавшись панике, в беспорядке отступили назад. Растерявшееся командование, преувеличив результаты успехов неприятеля и опасаясь уже за Батум, отозвало все наличные силы от Артвина до Лимана и сосредоточило их в крепости, чем позволило туркам занять Артвин, Борчху, а со стороны приморского фронта—все передовые посты: Лиман, Макриал, Сарп и Гоние и почти вплотную подойти к Чороху. Таким образом, в течение двух суток, с 3 (16) по 5 (18) ноября, был утрачен весь прибрежный район, представлявший плацдарм крепости до границы.

Для восстановления положения был предпринят, после усиления гарнизона крепости подкреплениями, ряд операций, во время которых суда батумского отряда поддерживали наступление обстрелом постов и позиций, перевозили небольшие отряды разведчиков и уничтожали каботаж в районе Хопы.

Несогласованность действий различных отрядов вынудила Кавказское командование, после двукратной смены комендантов крепости, значительно усилить силы гарнизона и дать новому коменданту, ген. Ляхову, категорическое приказание отбросить турок за пределы Чорохского района, и, перейдя на неприятельскую территорию, стремиться оттеснить противника как можно дальше от Батума.

Однако, для уверенного наступления по побережью, прежде всего требовалась постоянная поддержка флота; наличные суда Батумского отряда, представляя собой примитивно вооруженные транспорты, могли оказывать лишь поддержку в непосредственной близости крепости, требовали своего действительного прикрытия и во всяком случае не годились для осуществления тех замыслов, которые питало сухопутное командование, начав систематическую операцию наступления в приморском направлении.

По мере того, как войска восстанавливали утраченное положение и продвигались вперед, судам Батумского отряда стали даваться задания, явно не отвечающие их силе и возможностям. Предвидеть на первых порах—во что выльется начатая Ляховым операция было трудно. Пока она носила характер „вылазки“ гарнизона, не выходившей за пределы Чороха,—наличные суда могли, с некоторым успехом, выполнять отдельные задачи, но

с того момента, когда успехи Кавказского фронта на Саракамышском и Ольтинском направлении потребовали развития операций и на Приморском — обстановка требовала введения в действие боевых судов, способных к несению постоянной службы, и в первую очередь—миноносцев.

На просьбы усилить боевые средства отряда, морское командование, занятое в этот период борьбой на главных направлениях, могло обещать лишь периодическую посылку миноносцев для обхода берегов Лазистана. Поэтому, в целях усиления своих боевых средств, начальник Батумского отряда должен был прибегнуть к импровизированному увеличению боевых средств, путем вооружения транспортов и пароходов, оказавшихся в Батуме в момент об'явления войны.

Из них в первую очередь были вооружены артиллерией транспорт „Буг", пароход „Принцип", катера лоцмейстерской службы и заградитель „Дыхтау", на который были поставлены снятые с крепости мортиры для производства перекидного огня по отдаленным от берега неприятельским позициям, закрытым складками местности для прицельного огня с моря.

С этими средствами и выполнялись боевые поручения в начальный период операций на побережьи Лазистана, вылившихся впоследствии в совместную операцию армии и флота для овладения Трапезондом.

Бомбардировки „Бреслау"—Поти и „Гебеном"—Батума показали, что неприятель уделяет значительное внимание этому району и что можно ожидать его посещений и в дальнейшем. С целью усилить оборону подступов, 1 (14) ноября заградителем „Дыхтау" перед Батумом и Поти было поставлено добавочное минное заграждение, из числа присланных в октябре 100 мин. Начавшееся в последних числах ноября наступление отрядов гарнизона по побережью вскоре убедило начальника отряда, что для оказания существенной помощи войскам необходима помощь более мореходных и приспособленных для несения боевой службы судов. Представив свои соображения Командованию флотом, начальник отряда просил о присылке хотя бы двух-трех миноносцев.

Усиление Батумского отряда судов.

Учитывая трудности прибрежной службы для неприспособленных транспортов, Командующий флотом в конце октября выделил сюда миноносец „Жаркий", обещая затем дать еще один или два.

Присутствие миноносцев существенно меняло обстановку борьбы. Они позволяли иметь широкое наблюдение за побережьем, быстро выполнять боевые поручения и обладали мореходными качествами, чего не хватало транспортам.

В первые же дни наступления Батумского гарнизона в районе кордона Сарп, миноносец „Жаркий" оказал своим огнем существенную поддержку наступлению частей правого

фланга. Последние продвинулись и заняли несколько постов, подойдя к деревне Макриал. Действия велись исключительно по побережью и носили характер стычек, причем турки старались задержаться в складках местности. По всем признакам их расчет велся, главным образом, на развитие восстания аджарских племен, из которых формировались иррегулярные батальоны.

С прибытием подкрепления из состава туркестанских войск, наступление приняло более настойчивый характер и это в значительной степени устранило угрозу Батуму. Горские племена, под влиянием отступления турок, выражали покорность и сдавали оружие. К 15 (28) декабря, под влиянием успокоения горцев, командование крепостью получило возможность снять значительную часть войск, бывших на охране железной дороги на Тифлис, и тем усилить наступающий отряд.

Боевая деятельность судов в кампанию 1914 и 1915 г. г.

Большая часть этого времени была использована для наступления, причем миноносец „Жаркий“ ежедневно выходил для обстрела неприятельских позиций. Отсутствие у войск горной артиллерии сильно сказывалось на продвижениях в тех районах, где Лазистанское береговое плато расширялось и турки могли распространять свой фронт в глубь от моря. Пользуясь артиллерией судов для борьбы на береговом фланге, отряд сильно задерживался из-за необходимости выбивать противника из позиций, скрытых в складках местности. Здесь в значительной мере оказывал помощь мортирный огонь „Дыхтау“, предусмотрительно приспособленного для этого вида перекидной стрельбы через прибрежные отроги.

Хотя при неналаженности корректировки и примитивной наводке в условиях постоянной качки, результаты мортирного огня не могли приносить ожидавшегося эффекта, но, по общему отзыву сух. частей, огонь мортир оказывал на турок сильное впечатление.

Деятельность отряда судов, бывшая столь очевидной причиной успешного продвижения отряда вдоль берега, не могла не вызвать тревоги среди турок. Беспрепятственное регулярное появление русских судов, дававших решительный перевес наступлению в местности, самой природой приспособленной для целей обороны, должно было неминуемо вызвать стремление оказать противодействие с моря, со стороны крейсеров неприятеля.

23 ноября (6 декабря), в скором времени по прибытии в Батум второго миноносца „Живой“, наблюдательные посты известили о появлении с моря неприятельского судна, шедшего по направлению на Батум. Посланный на разведку „Жаркий“, определил в неприятеле „Бреслау“, который, держась вне обстрела новых 10″ пушек крепости, направился к Лиману, занятый накануне русскими войсками.

Получив извещение о появлении „Бреслау“, отряд, занявший Лиман и расположенный слишком открыто с моря, отступил в одну из долин на старые позиции. Оставленный Лиман был немедленно занят турками. Не будучи осведомлен о факте занятия, „Бреслау“ энергично обстрелял Лиман и тем вынудил турок немедленно отступить. Эта ошибка, повидимому, расстроила все рассчеты турецкого командования, которое подготовляло к моменту прихода крейсера наступление, рассчитывая, что вынужденное бездействие батумских судов лишит русские части главной поддержки. Во всяком случае приход „Бреслау“ в значительной степени оживил деятельность турок на Приморском направлении, что сказалось прежде всего в усилении местного каботажа, имевшего задачей подвоз к фронту подкреплений и снабжения из Трапезунда.

Ввиду того, что на всем протяжении района от границы и до Архаве не имелось никаких дорог, кроме вьючных, море оставалось единственным путем подвоза для турок, стремившихся пользоваться каждым случаем, когда суда Батумского отряда почему либо не имели возможности действовать. Сухопутное командование с особенной нервностью реагировало на этот каботаж, требуя его прекращения от начальника отряда путем организации постоянной блокадной службы района Архаве—Хопа—Макриал, что явно было не под силу вооруженным транспортам и вызывало ряд недоразумений, упомянутых нами выше.

С прибытием миноносцев, число которых было впоследствии доведено до четырех, блокадная служба приняла регулярный характер и движение каботажа было сведено до минимума.

Здесь с особенной ясностью выступило все значение боевых судов для прибрежных операций. Наличные миноносцы, одновременно с систематическим обходом побережья, выполняли самые разнообразные поручения, производя разведку, обстреливая фронт и тыл противника, прикрывая высадки небольших партий разведчиков, поддерживая наступление и т. п. Время от времени, для выполнения отдельных операций более серьезного значения, флот выделял сюда дополнительные миноносцы, из числа несших блокаду у Угольного района.

К концу весны 1915 года, Приморский отряд, отбросив турок из пограничной полосы, вскоре занял весь район до Хопы, устранив, таким образом, опасность для Батума. Однако, особенности горного театра не позволяли продолжать наступление впредь до получения новых подкреплений. Без этого усиления войск, дальнейшее наступление незначительных сил отряда было тем более рисковано, что, по мере отдаления его от Батума, для неприятеля создавалась возможность ударов в тыл, через многочисленные горные проходы. Поэтому, требовалось или прикрывать эти проходы войсковыми заслонами, на что надо было выделять большие силы, или выжидать, когда смежные отряды кавказских войск, действовавшие на Артвинском и Ольтинском

направлениях, не очистят своих районов от турок и не выравняют фронта.

Таким образом, дальнейшее продвижение Приморского отряда зависело от успеха операций на остальных участках Кавказского фронта, и это определяло пока его текущую задачу— удерживать достигнутое положение, имея главной целью не допустить противника к повторению удара на Батум.

Такое положение продолжалось в течение всего 1915 года, к концу которого в связи с развитием наступления Кавказской армии на Эрзерум, Приморский отряд получил приказание начать дальнейшее наступление по побережью. В первую очередь объектами наступления являлись Архаве и Вице, что, одновременно с усилением Приморского отряда новыми частями, потребовало и присылку сюда, в дополнение к миноносцам, на постоянное пребывание, уже более крупных боевых судов, канонерских лодок, а затем и линейного корабля.

Операция у Архаве—Вице [1]).

Глава III.

Кампания 1916 г.

17 (30) января 1916 г. для совместных действий с Приморским отрядом в распоряжение ген. Ляхова были отправлены в Батум лин. кор. „Ростислав“, кан. лодка „Кубанец“, миноносцы „Пущин“ и „Живой“. Суда эти, вместе с находившимися в Батуме ранее кан. лодкой „Донец“ [2]) и миноносцами „Строгий“ и „Стремительный“, образовали Батумский отряд. Начальником отряда был назначен командир Батумского военного порта, кап. I р. Римский Корсаков.

Задачи армии.

К этому времени фронт Приморского отряда продвинулся до р. Архаве, причем дальнейшее продвижение войск сильно затруднялось самой местностью, благоприятствовавшей туркам, получившим здесь возможность создать трудно преодолимые препятствия длянаступления.

Попытки продвинуться легко отбивались неприятелем, хорошо укрепившимся на левом берегу р. Архаве; предпринять какое либо обходное движение не позволяла местность. Это привело ген. Ляхова к решению прибегнуть к помощи флота.

Штормовые погоды, за время с 16 (29) по 22 января (4 февраля), прекратили всякое сообщение отряда с Батумом, почему, с первыми же признаками улучшения погоды, восстановился усиленный подвоз боевого снаряжения и провианта на позиции, с целью обеспечить войскам возможность продолжительного наступления. Когда выяснилось, что снабжение войск боезапасами обеспечено, Начальник Приморского отряда назначил на

[1]) Д. №№ 816, 796, 7050, 12669.

[2]) После своего потопления эта лодка была поднята, отремонтирована и введена в строй.

23 января (5 февраля) атаку укрепленных турецких позиций войсками отряда, при содействии всех судов Батумского отряда.

Задачи флота. Задача флота заключалась в том, чтобы, расположившись на фланге турецких позиций, привести к молчанию две береговые турецкие батареи, обстрелять продольным огнем неприятельские позиции и склоны гор, уничтожить оборонительные сооружения и в дальнейшем поддерживать наступление войск отряда, обстреливая различные цели, по указаниям с берега.

С целью ознакомления с обстановкой и выяснения отдельных деталей, все командиры судов были собраны накануне назначенного для операции дня у ген. Ляхова, который, разъяснив задачи, установил общий порядок действий, объяснив свои намерения и предполагаемый ход операций. Всем командирам были вручены сухопутные карты, где схематически были обозначены неприятельские позиции и цели, которые требовалось обстрелять.

Совершенно понятно, что успешность поддержки наступления судовым огнем зависела, главным образом, от налаженности и прочности связи с берегом и уверенной корректировки стрельбы. Для этой цели от флота, на ближайшей к морю горе, позволяющей видеть значительное пространство береговых позиций, была выставлена сигнальная мачта, даны сигнальные флаги, конусы, цилиндры и прочий сигнальный инвентарь. Для обслуживания поста, с судов были даны два морских офицера и сигнальщики. Одновременно, в распоряжение начальника берегового боевого участка были посланы с судов сигнальщики для семафорной передачи.

Вместе с тем, для правильной ориентировки командиров судов в целях предупреждения возможных недоразумений и указания расположения неприятельских батарей, окопов и других целей, на „Ростислав“ и обе канонерских лодки было назначено по офицеру сухопутной артиллерии, хорошо знакомых с расположением неприятельских позиций.

Таким образом, был принят ряд мер к созданию связи и исключению возможных ошибок и недоразумений. По получению указаний ген. Ляхова, Начальник отряда, совместно с командирами судов, обсудил и наметил морскую часть операции. Ввиду того, что операция должна была начаться в 8 час. утра 23 января (5 февраля) бомбардировкой судами неприятельских позиций, отряд в составе „Ростислава“, „Кубанца“, „Донца“, „Живого“, „Стремительного“ и „Пущина“, ночью на 23 января вышел по назначению. Миноносец „Строгий“, находясь в ночном крейсерстве у неприятельских берегов, должен был присоединиться позже. На „Ростиславе“ же вышел и ген. Ляхов.

Выполнение операции. С подходом, около 8 ч. утра, к устью р. Архаве, два из миноносцев завели трал перед „Ростиславом“, который стал приближаться к берегу для занятия намеченного по диспозиции места.

С приближением к берегу суда были обстреляны турецкой батареей № 1 (см. чертеж 7), снаряды которой, имея недолеты и перелеты, ложились вблизи корабля. Это заставило корабль несколько отойти, причем, ввиду того, что батарея себя обнаружила, командир „Ростислава“ мог выбрать наиболее удобное место для пристрелки по ней.

Остальные суда также заняли намеченные диспозицией места, при чем „Донец“ и „Кубанец“ расположились между „Ростиславом“ и берегом, миноносцы „Пущин“ и „Живой“ вступили в дозор, миноносец „Стремительный“ получил назначение быть репетичным судом для наблюдательного поста. Подошедший к отряду миноносец „Строгий“ был отправлен в район Вице — Атина для наблюдения за тылом неприятеля и, главным образом, для обстрела прибрежных дорог в случае, если бы турки, пользуясь этими единственными в данной местности путями сообщения, стали подтягивать подкрепления.

Заняв позицию, „Ростислав“, пользуясь указаниями наблюдательного поста, корректировавшего огонь, открыл стрельбу по батарее № 1. Благодаря тому, что корабль уже видел эту батарею, вскоре было достигнуто несколько удачных попаданий подряд, и батарея была приведена к молчанию. После этого, огонь был перенесен на батарею № 2. Хотя стрельба по ней была более затруднительна, но через некоторое время с сигнальной мачты было сообщено о нескольких ее накрытиях и тогда, по указанию с берега, огонь был перенесен на неприятельские окопы по всему склону гор, занятых неприятелем. При этом „Ростиславу“ было поручено пристреляться к дальним от берега окопам, для обстрела же ближайших к морю позиций были отозваны из дозора „Пущин“ и „Живой“, а также и „Стремительный“, которые, расположившись между лодками и берегом, открыли живой огонь по назначенным им секторам.

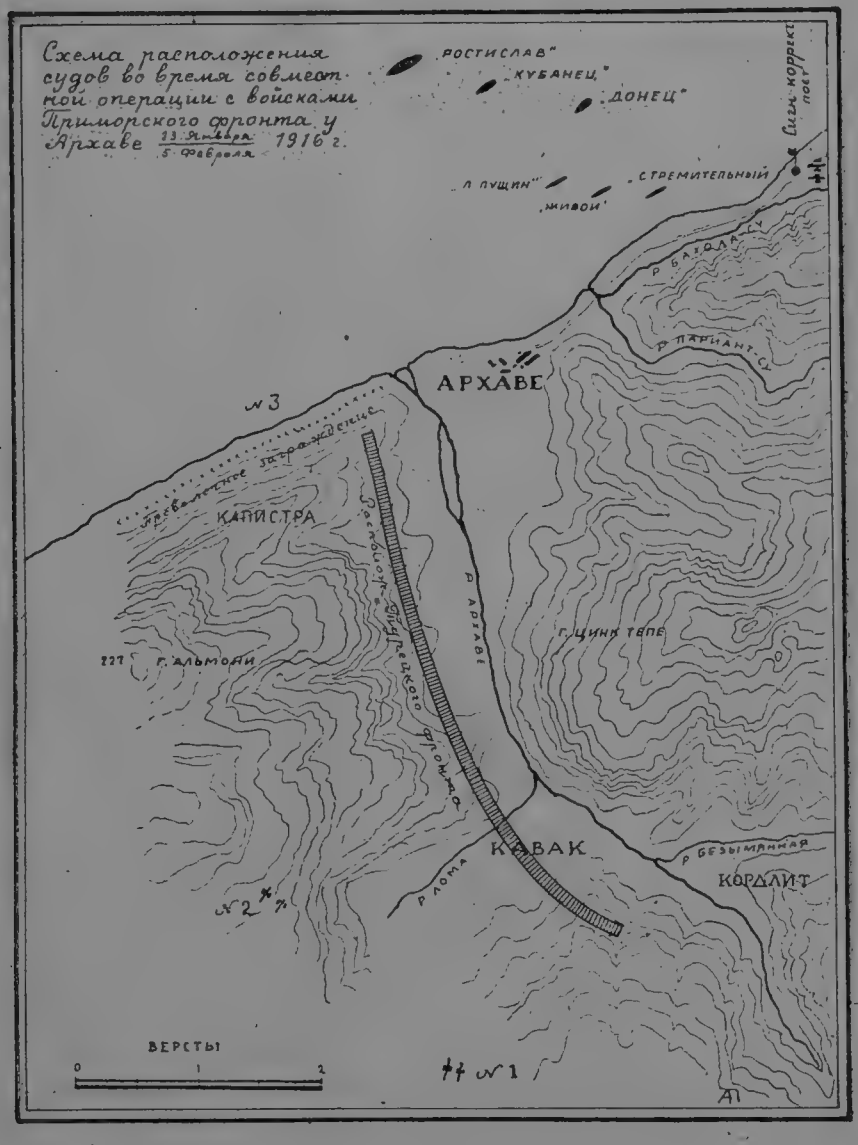
Эффект огня „Ростислава“, который стрелял преимущественно 6-тидюймовыми бомбами, изредко вводя по наиболее защищенным пунктам 10-ти дюймовые орудия, производил сильное впечатление на неприятеля, который, попадая под обстрел, быстро покидал позиции. Вскоре после того, как „Ростислав“ пристрелялся к дальним окопам, с сигнальной мачты было передано „всем судам открыть беглый огонь“, по которому все наличные суда открыли самый оживленный огонь по позициям неприятеля и местам, где можно было ожидать присутствие его частей.

Однако, довести обстрел до решительных результатов по всему доступному для судов фронту не удалось, так как его пришлось прекратить из-за преждевременного начала наступления войск ближайшего к морю боевого участка.

В своем донесении Начальник отряда судов говорит:

„К сожалению эту фазу атаки, когда она достигла своего высшего напряжения, не удалось протянуть так долго, как я того хотел, ибо вскоре (минут через 25 после начала беглого огня)

миноносец „Лейтенант Пущин“ принял от Начальника ближайшего к морю боевого участка семафор, что он идет в атаку



Черт. 7.

и просит суда прекратить огонь. Начальник 4-го дивизиона, приняв этот семафор, поднял условный сигнал „ФФ“, что по диспозиции означало полное прекращение огня всеми судами

и переход наших войск в наступление, и имея его поднятым, пошел по всей линии судов к „Ростиславу“.

На „Ростиславе“ был тотчас же замечен поднятый Начальником 4-го дивизиона сигнал, но так как на сигнальной мачте этот сигнал поднят не был, а продолжал висеть сигнал о стрельбе по цели № 3 (т. е. по неприятельским окопам), то, предвидя, что тут происходит какое-то недоразумение, я приказал не отвечать на сигнал с „Пущина“ и не поднимать „ФФ“, выждав приближения миноносца.

Когда миноносец подошел и передал по мегафону о принятом семафоре от полковника Литвинова [1]), не оставалось сделать ничего другого, как поднять „Х“. Генерал Ляхов перешел тогда на миноносец „Стремительный“ и съехал на берег.

Не успел миноносец дойти до берега, как с сигнальной мачты был передан семафор продолжать огонь по цели № 3, но восстановить беглый огонь со всех судов уже не было возможности, так как частью наши войска перешли уже в наступление, заняли некоторые окопы и не было никакой возможности различать с моря, по каким участкам неприятельской позиции можно еще стрелять.

Все это недоразумение произошло, повидимому, потому, что начальник ближайшего к морю боевого участка перешел в наступление немного преждевременно, не выждав еще 15 или 20 минут, дабы продлить обстрел и всех других боевых участков, и, имея сигнальщиков, передал семафор о прекращении огня, между тем как сигнальная мачта, откуда шло общее управление огнем, видимо, не предполагала еще прекращать общий огонь всех судов“.

Хотя, как выяснилось позже, преждевременное прекращение артиллерийской подготовки к атаке не сыграло большей роли, но случай прекращения *общего* огня судов *частным* начальником показал некоторую недоговоренность. В частности, нельзя не указать, что, поскольку пребывание на „Ростиславе“ ответственного руководителя операции, каковым являлся Ляхов, было уместно в первой фазе боя, постольку же, с момента открытия общего огня, ему надлежало принять руководство операцией на берегу.

Это надо было иметь ввиду тем более, что и в предыдущих операциях с флотом, быстрые результаты обстрела участков, прилегающих к морю, неоднократно вызывали в начальниках береговых участков стремление перехода в наступление до конца общей подготовки. Вполне понятный порыв требовал сдерживания, так как он, не согласованный с действиями на отдаленных участках, где продвижение было всегда труднее, мог привести к срыву достигнутых успехов.

---

[1]) Начальник берегового участка.

Способность турок к быстрому созданию окопов и искусство, в котором они умели их маскировать, в сильной степени затрудняли пристрелку для судов, особенно на больших дистанциях от берега, почему требовалась особенная внимательность к выбору момента перехода в наступление на всем фронте. Вместе с тем, особенности местности не всегда позволяли флоту быстро найти ключ позиции и потому часто, несмотря на сбитый фланг, держащийся еще центр не позволял начинать атаку в лоб без достижения решительных результатов артиллерийской подготовки.

В данном случае, ген Ляхов, имея возможность убедиться в том, что требования берега будут флотом исполнены, должен был предвидеть возможность недоразумения и взять управление в свои руки к моменту развязки.

Результаты первого дня операции.

К 4 часам операция была приостановлена. Некоторые части войск, заняв неприятельские позиции, спешно закреплялись на них, при чем „Ростислав", по указаниям сигнальной мачты, продолжал обстреливать отдельные пункты, где держались еще турки.

В течение дня большими судами было израсходовано следующее количество снарядов:

Лин. кор. „Ростислав".

10" бомб	94 шт.
6" »	303 »
75 мм. гранат	29 »

Кан. лодка „Кубанец".

6" бомб.	68 шт.
120 мм. бомб	21 »

Кан. лодка „Донец".

6" бомб.	17 шт.
120 мм. бомб	26 »

Лодки и миноносцы были отправлены в Батум; „Ростислав", с заходом солнца, удалился на ночь в море. Для крейсерства у неприятельских берегов был оставлен „Стремительный".

Из действий отдельных судов за этот день нужно указать, что „Строгий", находясь в районе Ризе и Атины, разрушил огнем дом с телеграфной станцией, а несколько далее, увидев линию телеграфа, отправил на имевшейся у него фелюге партию разведчиков (из местных армян), которые уничтожили несколько столбов и сорвали провода. Фелюга была обстреляна, но потерь не имела.

По соглашению с Начальником Приморского отряда, было решено с утра следующего дня продолжить операцию у Архаве, оставив в общих чертах ту же диспозицию и те же задания флоту.

Возобновление операции.

24 января (6 февраля), к 8 часам, для продолжения операции к Архаве подошли: л. к. „Ростислав" и миноносцы, а, несколько позже, обе канонерские лодки.

Вслед за л. к. „Ростислав“ к 8 ч. 30 м. все суда заняли места по прежней диспозиции, причем миноносец „Живой“ был выдвинут в море в качестве дозорного судна на 30 миль, миноносцы „Стремительный“ и „Пущин“ остались вместо него для охраны корабля, так как выяснилось, что нужды в репетичном судне нет. „Строгий“ был послан снова для наблюдения за дорогами в районе Сумли-Вице-Атина.

По указаниям сигнальной мачты, лин. кор. „Ростислав“ начал обстрел турецких позиций, обстреляв окопы, батарею № 2, которая сделала снова несколько выстрелов, высоту 227 и хребет, идущий от этой высоты. С судов было ясно видно, как, после обстрела кораблями высоты 227, войска двинулись на нее и вскоре овладели ею, повидимому, без сопротивления. По донесению и отзывам наблюдателей, „Ростислав“ стрелял превосходно (турецкая батарея, находившаяся на высокой и удаленной от моря горе, была сбита 20-ю выстрелами). Огнем судов сильно укрепленные неприятельские позиции с многоярусными окопами были разбиты и разрушены, склоны гор изрыты снарядами и наступление наших войск произошло при незначительных потерях. Когда результаты судового огня обозначались с полной ясностью и войска перешли в наступление, сигнальная мачта передала приказание ген. Ляхова: „Обстрелять район Сумли-Вице“, куда были посланы кан. лодка „Кубанец“ и миноносец „Строгий“. Обстреляв Сумли и выпустив несколько снарядов по ущелью Сумли, „Кубанец“ прошел до Вице, обстреливая здания, причем в некоторых из них произошли отдельные взрывы, а часть зданий загорелась; миноносец „Строгий“ также обстреливал Вице. На пути к нему „Строгий“, осматривая дороги вдоль берега, у мыса Кеммер подойдя внезапно к долине Буюк-Дере, обнаружил на дороге неприятельскую колонну, численностью около 200 человек. Миноносец тотчас открыл огонь из орудий, с дистанции около 12 кабельт., причем первый же снаряд разорвался в середине колонны; все люди тотчас же разбежались, прячась в кустах по краям долины; на открытом месте осталось много трупов. Обстреляв кусты, миноносец продолжал итти на запад. Далее миноносец обстрелял еще одну группу в 30 вооруженных людей.

К заходу солнца все суда вернулись в Батум (в том числе и л. к. „Ростислав“). „Строгий“ был оставлен на ночь для крейсерства у неприятельских берегов.

В течение дня большими судами израсходовано было следующее количество снарядов

Л. к. „Ростислав“.

6″ бомб.	85 шт.
75 мм. гран.	344 »

Кан. лодка „Кубанец“.

6″ бомб.	114 шт.
120 мм. бомб	73 »

25 января (7 февраля) в 10-м часу, отряд, в составе л. к. „Ростислав", канонерской лодки „Кубанец" и миноносцев, снова подошел к Архаве. Кан. лодка „Кубанец" и миноносец „Строгий" были посланы для осмотра и обстрела района Вице—Атина. По приказанию, переданного с сигнального поста, л. к. „Ростислав" направился к Вице для обстрела долины и склонов гор. Вице, так как турки отступали туда. Миноносцы „Лейтенант Пущин" и „Стремительный" были оставлены для охраны судов, миноносец „Живой" был выдвинут сторожевым судном в море на 15 миль. Обстреляв ущелья и склоны гор. у Вице, „Ростислав" с миноносцем „Стремительный" направился в Батум. Для наблюдения у Вице были оставлены миноносцы „Пущин" и „Живой". Канонерская лодка „Кубанец", дойдя до Атины и обстреляв местность около нее, повернула обратно вместе с миноносцем „Строгий", придя в Батум к заходу солнца. На ночь у неприятельских берегов был оставлен „Живой".

В течение дня большие суда израсходовали:

Л. к. „Ростислав".

6″ бомб.	19 шт.
75 мм. гран.	31 »

Кан. лодка „Кубанец".

6″ бомб.	96 шт.
120 мм. бомб	38 »

Результаты операции. На этом операция у р. Архаве была закончена; 26 января (8 февраля) передовые части войск продвинулись до Вице, где турки окопались и задержались. Таким образом, в течение трех дней—23, 24 и 25 января (5, 6 и 7 февраля), неприятель, при содействии флота, был не только выбит из сильно укрепленных позиций с многоярусными и блиндированными окопами и галлереями, но и отброшен к следующей долине на два десятка верст. Артиллерийский огонь судов и, главным образом, конечно, л. к. „Ростислав", имел существенно важное значение для решения всей операции.

26 и 27 января (8 и 9 февраля) у линии фронта около Вице держались два миноносца, которые, войдя в тесную связь с войсками, поддерживали их артиллерийским огнем, обстреливая неприятельские позиции и снабжая ружейными патронами, пулеметными лентами и консервами из своих запасов, т. к. связь этого отряда с тылом еще не была организована.

По показанию пленных и подсчету оставленных трупов, турки за операцию у Архаве потеряли убитыми до 500 человек; потери отряда убитыми и ранеными—160 человек. На судах никаких потерь и повреждений не было.

Операция у Вице.

С занятием Архаве и продвижением фронта к Вице, в операциях флота произошел естественный перерыв с 25 января (7 февраля) по 1 (14) февраля. Войска отряда, продвинувшись до реки Абу-Вице-Дереси, закреплялись на ее правом берегу. Позиция, занятая турками по ту сторону реки, давала им преимущества в смысле своего расположения. Она позволяла держать под огнем все течение реки, так что наступление в лоб грозило потерями при переходе реки, имевшей ограниченное число бродов.

Не желая давать туркам возможности укрепиться, ген. Ляхов решил, дав войскам некоторое время для отдыха, перейти в наступление, как только будет произведена необходимая рекогносцировка.

Пользуясь перерывом, суда Батумского отряда пополняли запасы и перебирали механизмы. Одновременно, судовыми средствами была изготовлена из различных запасных частей судовых радиостанций отряда малая радиостанция, предназначавшаяся заменить сигнальную мачту и семафор в деле поддержания связи отряда с берегом. Будучи приспособлена под вьюк, станция эта, помимо быстроты передачи, могла следовать за войсками при их передвижениях и, таким образом, быть в постоянной и непосредственной связи с командованием в течение всей операции. Эти удобства не замедлили сказаться на всем ходе операции 2 (15) февраля.

30 января (12 февраля) ген. Ляхов уведомил начальника отряда, что 1 (14) февраля им намечено продолжение наступления, при чем судам была дана та же задача обстреливать позиции неприятеля по указаниям с берега. В целях удара по правому флангу неприятеля, удаленному от моря и, в большей части, недоступному для огня судов, было решено направить в его обход специальную колонну, которая должна была выполнить свою задачу к моменту, когда левый фланг, под влиянием обстрела судов и удара с фронта, придет в колебание и начнет отступать.

На этот раз обстановка на фронте не позволяла произвести точного изучения расположения батарей и позиций неприятеля, и Ляхов мог дать на отряд лишь схематические кроки неприятельских позиций. По той же причине вместе с тем отпала целесообразность и надобность иметь на судах сухопутных офицеров для указаний береговых целей. Было условлено, что командование будет держать суда в постоянном освещении относительно пунктов и времени обстрела.

Задачи флота. По обсуждении поставленной задачи на совещании командиров, Начальник отряда объявил следующую диспозицию:

„В понедельник, 1-го (14) февраля, предполагается обстрелять огнем судов турецкие позиции у Вице; начало обстрела в 9-м часу. Линейный корабль „Ростислав“, приблизившись к берегу, начнет пристрелку по неприятельским позициям, руководствуясь указаниями с берегового наблюдательного пункта. Точно места неприятельских батарей неизвестны и вообще неприятельская позиция не изучена, почему определенных прицельных точек вперед указано быть не может и их придется нащупывать артиллерийским огнем. Поэтому пристрелка будет вестись исключительно л. к. „Ростислав“ и все сигналы с наблюдательного пункта будут приниматься им.

Вслед за кораблем, канонерские лодки „Кубанец“ и „Донец“ должны занять места между „Ростиславом“ и берегом, и, следуя его движению, должны маневрировать так, чтобы не мешать кораблю. Все миноносцы должны будут при этом вступить в дозор для охраны больших судов от подводных лодок, по указанию начальника 4-го дивизиона.

Если до утра п е р в о г о февраля не будет получено никаких известий о долженствующем выйти из Севастополя прикрытии, миноносец „Лейтенант Пущин“ будет выдвинут в море разведочным судном на 25 миль, а все остальные миноносцы останутся для охраны больших судов по указаниям командира миноносца „Строгий“.

Во время пристрелки л. к. „Ростислава“ с канонерских лодок следует тщательно следить за его стрельбой, чтобы при помощи ее распознать расположение неприятеля и выбрать себе частные цели. Канонерские лодки открывают огонь по неприятельской позиции лишь по приказанию с „Ростислава“.

Когда придет время открыть беглый огонь по неприятельским позициям, будет поднят сигнал „открыть огонь“. Огонь этот должен быть направлен тогда по целям, кои будут обнаружены пристрелкой, и по всему вообще склону, занятому неприятелем. Перед этим сигналом миноносцам 4-го дивизиона будет приказано занять место между канонерскими лодками и берегом, дабы принять участие в обстреле неприятельских позиций. Миноносцы 6-го дивизиона остаются в охране судов даже при беглом огне.

Если обнаружится отступление противника, канонерской лодке „Кубанец“ будет приказано обстрелять отступающие неприятельские войска в тылу турецкой позиции, согласно данных командиру лодки указаний.

Для корректировки стрельбы на берегу установлен наблюдательный пункт, на котором будут те же наблюдатели, что и при операции у Архаве. Средства связи пункта с судами будут те же, что и раньше, но кроме того на пункт будет дан прожектор и, может быть, на нем будет установлена малая радиостанция.

Если операция не будет закончена в течение дня 1-го февраля, то, в зависимости от выяснившейся обстановки, предполагаю поступить так: либо все суда будут направлены на ночь в Батум, либо в Батум будут направлены только канонерские лодки и миноносцы, а лин. кор. „Ростислав“ удалится на ночь в море; в этом случае он будет встречен миноносцами на следующий день в районе Хопы в 7 ч. утра. Миноносец „Строгий“ будет оставлен на ночь для крейсерства у неприятельских берегов.

С рассветом 2-го февраля все суда выйдут из Батума и, соединившись с лин. кор. „Ростислав“ (если он останется на ночь в море), направятся к Вице, и, в зависимости от сведений, полученных о действиях войск на берегу, будут продолжать поддерживать судовым огнем войска, способствуя развитию достигнутых ими успехов“.

Выполнение операции. Поход 1 (14) февраля не состоялся. Свежий зюд-вест развел настолько крупную волну, что стрельба с лодок и миноносцев сделалась невозможной, почему они были тотчас же после выхода возвращены в порт. Что касается „Ростислава“, то несмотря на отсутствие охраны миноносцев, командир все же решил итти в операцию и продолжал движение. Однако, вскоре туман и мгла настолько окутали прибрежные горы и высоты, что стало ясно, что обстрел позиций состояться не может и корабль вернулся в Батум.

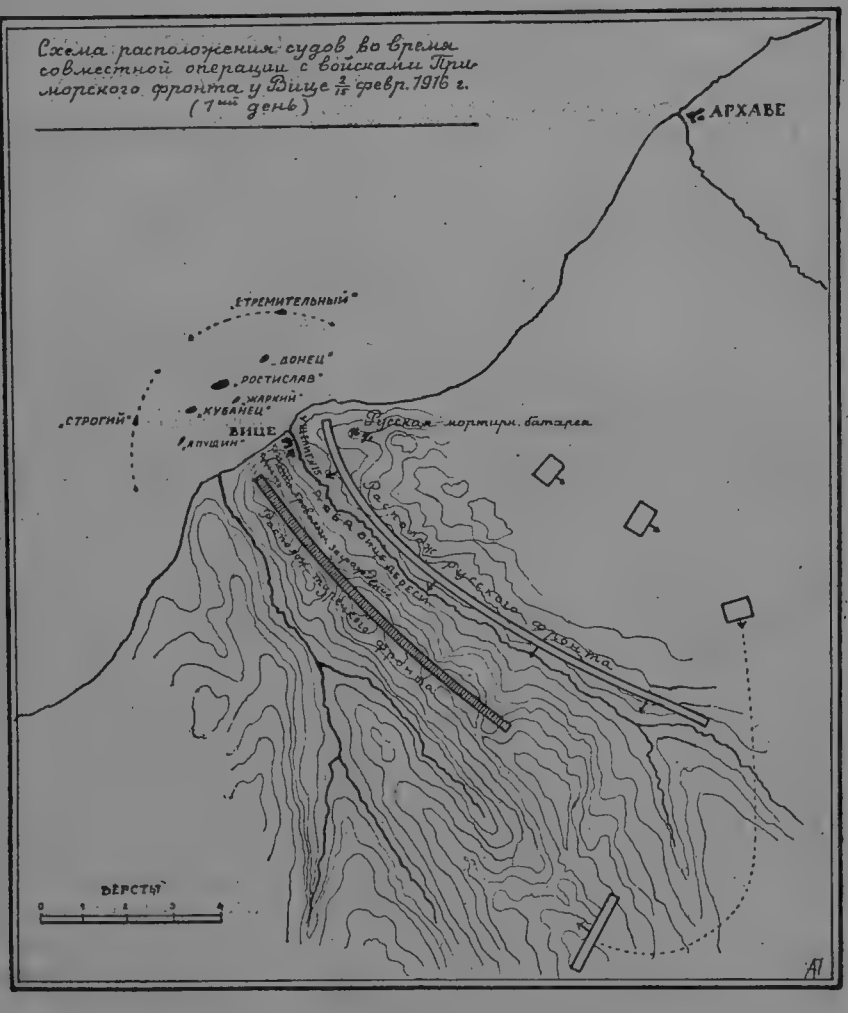
Ночью на 2-ое (15) февраля погода значительно улучшилась и зыбь улеглась.

2-го (15) февраля в 7 часов утра отряд, в составе „Ростислава“ с миноносцами „Пущин“, „Жаркий“, „Строгий“, вышел в море. Вслед за ним вышли канонерские лодки „Донец“ и „Кубанец“ в сопровождении миноносца „Стремительный.

В начале 10-го часа „Ростислав“ с миноносцами подошел к турецким позициям у реки Вице и, предшествуемый тралами, поданными с миноносцев, занял позицию для обстрела. Проведя корабль, миноносцы протралили еще район на NW от корабля и заняли свои места в охране. Через полчаса подошли канонерскеи лодки и заняли места по диспозиции (см. черт. 8): „Ростислав“—против реки Абу-Вице, кан. лодки между ним и берегом, миноносцы, держась на ходу мористое.

Ввиду того, что расположение неприятеля по склонам было известно лишь в общих чертах, „Ростислав“ начал пристрелку из 6″ орудий по предполагаемому месту неприятельской батареи и замеченным очертаниям окопов, корректируя свою стрельбу по указаниям с берега, передаваемым по радиотелеграфу. Корректировка стрельбы по радио шла хорошо, без промедлений и недоразумений.

Стрельба по неприятельским полициям у р. Вице была значительно труднее, чем по позициям у р. Архаве, т. к. позиции неприятеля не были изучены, точное положение батарей не было известно, и их очень трудно было определить с моря, т. к. весь



Черт. 8.

склон занятых неприятелем гор покрыт лесом, маскировавшим расположение турок.

Командир „Ростислава" в своем донесении за этот день пишет:

„Стрельбу корабля в этот день описать последовательно нет возможности, так как после методического обстрела хребтов

и склонов гор, прилегающих к берегу Абу-Вице, огонь по требованию с берега, переносили—то в глубь долины реки, то по самому берегу, в зависимости от того, где предполагалось присутствие неприятельских батарей. Место корабля приходилось менять, занимая различные позиции в различных расстояниях от берега. Корректировка и передача приказаний, с устройством радиостанции на берегу, несравненно улучшились (прежде семафором и флагами), а, главное, ускорился и успех обстрела позиций. Уничтожение батарей в большой мере надо отнести к действию этой станции. В продолжении дня неприятельские батареи, повидимому, боясь открыть свое расположение, не стреляли по „Ростиславу", но под конец, около 5 час. веч., вероятно, выбитые со своих позиций, приблизились к берегу и открыли огонь по кораблю. Первые выстрелы дали большие перелеты, постепенно уменьшавшиеся, и последний был с очень небольшим, но тоже перелетом и с хорошим направлением, однако, вскоре батарея прекратила стрельбу по кораблю и вообще совсем прекратила огонь; полагаю, что стреляла она, уже покидая свою позицию".

В 11-ом часу канонерской лодке „Кубанец" было приказано обстрелять обнаруженные вдоль левого берега реки неприятельские проволочные заграждения, а канонерской лодке „Донец"— замеченные по склону ближайшей горы турецкие окопы; в то же время было приказано открыть огонь по турецким окопам и заграждениям миноносцам „Пущин" и „Жаркий" („Строгий" и „Стремительный" оставались в охране). Через полчаса, когда все видимые цели были хорошо обстреляны, огонь был ослаблен и обоим миноносцам 4-го дивизиона было приказано опять вступить в охрану.

Линейный корабль „Ростислав" продолжал стрельбу по корректировке с берега и, получив показание „хорошо", участил огонь; через 10 минут наблюдательный пункт передал ему сигнал „дробь"; после этого наблюдавшееся до тех пор в долине реки падение снарядов, повидимому, неприятельской горной батареи, прекратилось.

В 10-ом часу дня канонерской лодке „Кубанец" было приказано обстрелять ущелье, находившееся непосредственно за селением Вице, что и было выполнено.

В 4-ом часу дня неприятельская батарея, вероятно, только что выехавшая на позицию, открыла огонь по л. к. „Ростаслав". Несколько снарядов дали небольшие перелеты и батарея прекратила огонь.

Около 5 ч. веч. обстрел был прекращен и отряд вернулся в Батум. Что касается „Ростислава", то он, продолжив некоторое время огонь, на ночь удалился в море.

За день было израсходовано судами:

линейным кораблем „Ростислав“:

6″ бомб	207
75 мм. гранат	234

канонерской лодкой „Кубанец“:

6″ бомб	72
120 мм. бомб	56

канонерской лодкой „Донец“:

6″ бомб	80
120 мм. бомб	79
75 мм. бомб	155

Результаты действий флота.

Несмотря на ряд удачных достижений судового огня, наступления отряда в этот день не состоялось. Ген. Ляхов не счел достигнутое достаточным для перехода в наступление. Из приведенной выше выдержки из донесения командира „Ростислава“ можно видеть, что на стрельбе в полной мере сказалось отсутствие сведений о расположении противника, а потому разбросанность огня, которая предопределялась корректировкой с берега, не могла дать убедительных результатов.

Таким образом, сухопутное командование в этот день предприняло, как бы „огневую“ рекогносцировку для выяснения силы противника и средств его защиты. Подобный метод, вызвавший расход около 900 снарядов, на деле показал несостоятельность такого использования судов и неправильность взглядов сухопутного командования на задачи морской силы в борьбе против берега совместно с войсками.

Операция 3 (16) февраля.

Отсутствие комбинированного удара с моря и суши незамедлило сказаться: ночью турки перешли в контр-наступление и потеснили на некоторых участках войска приморского фронта. Это вызвало срочное распоряжение Ляхова прислать суда для поддержки. С разсветом, дав радио „Ростиславу“ идти срочно к Вице, начальник отряда, выслав вперед миноносцы с обоими лодками, полным ходом направился туда же.

Не ожидая миноносцев, „Ростислав“ полным ходом направился к реке Абу-Вице, на пути соединясь с миноносцем „Строгий“, который был в крейсерстве у берегов. Ему было приказано идти вперед и выяснить через сигнальный пост—что и где нужно обстрелять. Одновременно пост был запрошен о том же по радио.

В 7 час. 30 м. „Ростислав“ приблизился к позициям, но ни перестрелки, ни движения на берегу замечено не было. На запросы, где и кому нужна помощь, около 8 час. была получено радио: „Штаб отряда просит послать миноносцы вдоль берега обстрелять ущелье и приморскую часть берега за хребтом, расположенным на левом берегу Вице; по склонам хребта, обращен-

ного к реке не стрелять, там наши. Турки отступают за хребтом и в приморском направлении, их тоже обстрелять". Тотчас же выполнить указанное распоряжение был послан „Строгий", а когда в 8 ч. 35 м. подошел 4-й дивизион, был направлен туда же еще и „Пущин"; „Жаркий" был оставлен в охране. В 9 ч. 10 м., заметив отступающие турецкие войска, „Ростислав" открыл по ним огонь шрапнелью. Вскоре войска отряда перевалили через хребет, разделяющий долины рек Абу-Вице-дереси и Вице-су и стали продвигаться по берегу, поддерживаемые огнем „Ростислава, переводившего огонь впереди их. Когда войска остановились, огонь был перенесен по склонам гор на левом берегу реки Вице-су и по проволочным заграждениям на берегу, туда же направили свой огонь и „Пущин" и „Жаркий", последний подойдя к берегу, обстрелял здесь заграждения и ряд домов, за которыми задерживались турки.

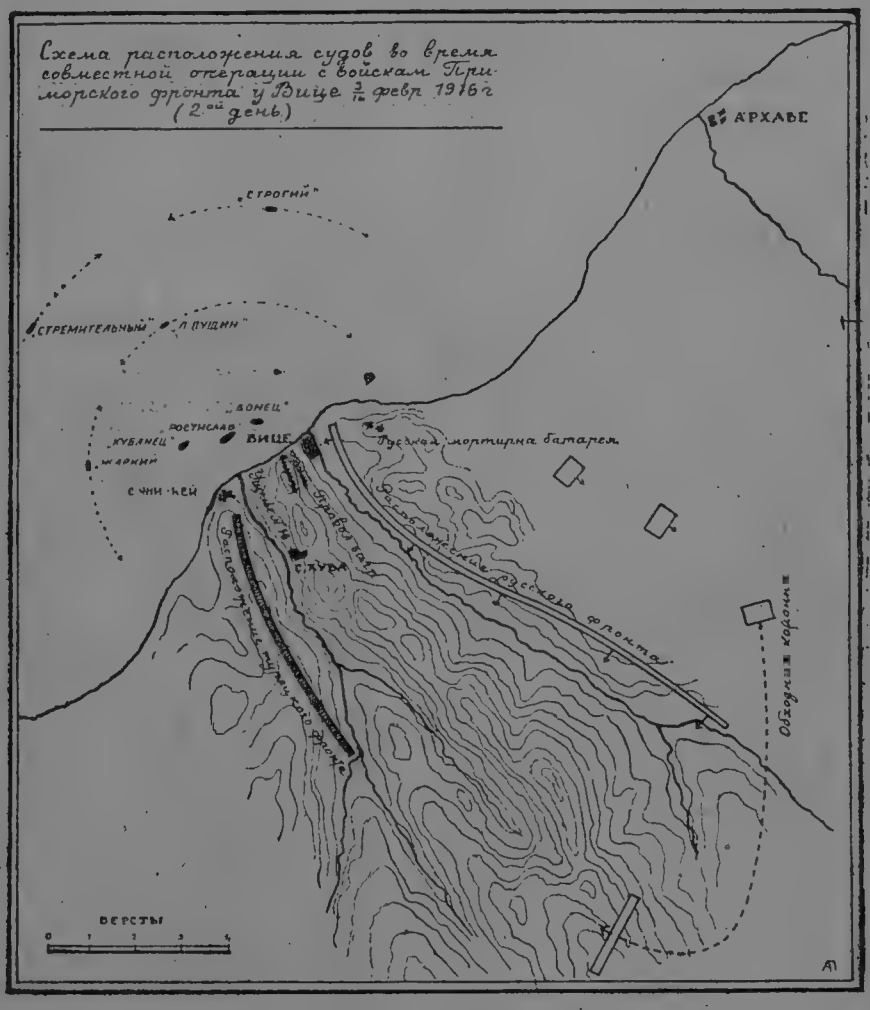
Вскоре неприятель был выбит со всего склона гор, который он занимал накануне и отступил на следующий хребет, пытаясь удержаться над соседней долиной. Корректировка стрельбы по этому хребту с берега не была еще организована, т. к. с прежнего пункта она уже вестись более не могла, а новый пункт еще не был выставлен.

„Ростислав" вел стрельбу из 6″ и 75 мм. орудий. Не получая корректировки с берега и не зная в точности, где находятся войска, Начальник отряда послал к берегу миноносец „Пущин", приказав ему войти в связь с начальником ближайшего боевого участка и выяснить, где расположены передовые части. Вернувшись, миноносец передал приказание генерала Ляхова обстрелять селения по реке Вице-су, что было поручено канонерской лодке „Кубанец".

В 11 часов был открыт огонь со всех судов по склонам ближайшего массива, на которых были замечены турецкие окопы. При переводе огня на новые позиции турок, судам приходилось самим выбирать места для обстрела, так как указания с берега давались изредка и в общих выражениях, например: „Ген. Ляхов приказал обстрелять берег от Яни-Киой до Хувы (Яни-Киой селение на берегу моря у устья реки Вице-су, а Хува лежит внутри плато по берегу той же реки). Затруднительность обстрела увеличивалась еще и тем, что войска, преследуя турок, остановились и залегли на правом берегу реки, на левом берегу которой были турки. Требовалась очень осторожная и точная стрельба, чтобы снаряды с сильными разрывами не поражали правого берега. Находить неприятельские окопы было тем труднее, что склоны гор были покрыты лесом и кустарником. Вместе с тем обстановка требовала быстрой ориентировки стрельбы, так как с турецкой стороны шла оживленная пулеметная и ружейная стрельба. Здесь судам сильно помог опыт, приобретенный

за предыдущие бои, в деле отыскания окопов и уяснения хода борьбы.

Чтобы лучше рассмотреть окопы, зайти им во фланг и помочь войскам пулеметами, „Ростислав“ подошел на расстояние



Черт. 9.

2—3 кабельтова от берега, откуда тотчас-же был открыт по кораблю ружейный огонь. С этой новой его позиции, наводчикам стал хорошо виден наиболее сильный турецкий участок окопов, находившийся на склоне крутого холма, откуда все время велся пулеметный и ружейный огонь по войскам, залегшим внизу в долине реки.

Судя по всей картине боя, развернувшегося перед судами, этот участок окопов являлся ключем позиции и главным препятствием для наступления отряда. Продолжая оставаться под ружейным обстрелом, „Ростислав“ открыл энергичный огонь по всему участку из 6″ и 75 мм. орудий. Однако, несмотря на страшные разрушения и, вероятно, значительную убыль в людях, турки упорно удерживали эту позицию, посылая подкрепления и ведя усиленный огонь. С целью ликвидировать эту позицию „Ростислав“ пустил туда четыре 10″ снаряда, которые произвели ошеломляющий эффект, судя по тем разрушениям, которые были видны в оптические приборы. Окопы мгновенно смолкли [1]).

С ликвидацией этой позиции, турки по всему фронту перешли в отступление и суда, продвигаясь вдоль берега, преследовали отступающих огнем орудий и пулеметов. Так, на одном из открытых участков дороги в дальномер была замечена густая колонна отступающих турок, по которой в течение нескольких минут велся прицельный огонь, заставивший ее рассыпаться в зарослях кустарника.

Упорство, с которым турки стремились задержаться на каждой удобной складке местности, доказывало, что они предавали большое значение этому рубежу. С началом темноты, когда суда должны были прекратить огонь и уйти, в различных местах еще продолжалась перестрелка. К утру 4 (17) февраля район был очищен от турок и войска весь день продолжали наступление, почти не встречая сопротивления, почему дальнейшей поддержки судов не потребовалось.

Большими судами израсходовано было:

л. к. „Ростислав“:

10″ бомб	5
6″ »	224
75 мм гранат	181
3-х лин. пулем. патронов	1350

кан. лодка „Кубанец“:

6″ бомб	75
120 мм. бомб	15
47 мм. гранат	137
3-х лин. пулем. патронов	2000

кан. лодкой „Донец“:

6″ бомб	72
120 мм. бомб	27
75 мм. гранат	109

[1]) Уже позже, после занятия позиции, выяснилось, что этот окоп был весьма сильно укреплен, хорошо замаскирован, кроме того к нему вел по лощине, недостижимой огню с моря, глубокий скрытый ход сообщения, которым и вливались подкрепления. Окопы здесь были буквально завалены трупами, из коих некоторые, подброшенные силой взрывов, застряли на деревьях.

Опыт борьбы флота против берега.

Ружейным огнем на судах было ранено трое. В течение дня на судах было перевезено в Батум около 100 раненых с фронта.

По сравнению с операцией у Архаве—операция у Вице внесла некоторые новые приемы в борьбу судов с берегом:

1) Пользуясь приглубым побережьем, большие суда впервые подошли на дистанции 2 кабельтовых и ввели в действие пулеметы, оказавшие значительное влияние на успех наступления в период переброски неприятелем своих частей.

2) С этого же расстояния, судовые оптические приборы получали возможность легко расшифровывать маскировку противника, видеть его ходы сообщения, что отразилось и на результатах артиллерийского огня.

Операции по занятию Атины, Мепаври и Ризе.

Глава IV.

Использование средств флота для тактических десантов.

К середине февраля 1916 г. войска Приморского отряда, овладев при содействии судов Батумского отряда Архаве и Вице, достигли района реки Биюк-дара, на левом берегу которой турки, пользуясь условиями местности, создали весьма сильную позицию [1]). Собранные разведкой сведения привели командование отряда к выводу, что непосредственное наступление сопряжено с большими трудностями и угрожает большими потерями. Поэтому Ляхов склонился к идее применения тактического десанта в тыл противника, что неоднократно уже предлагалось ему со стороны флота.

Операции должны были начаться переходом в наступление левого фланга Приморского отряда; на следующий день огнем судов должен был быть энергично обстрелян левый фланг турецкого расположения, а перед рассветом третьего дня в тыл турецкой позиции должен был быть высажен дессант в составе двух батальонов пехоты (около 2100 человек), взвода горной артиллерии (2 орудия и лошади) и двух взводов пулеметной команды. Для перевозки дессанта были назначены два тральщика типа „Эльпидифор“ и один транспорт, причем тральщики поднимали всю пехоту, а транспорт—лошадей, орудия, пулеметы и прочие боевые грузы.

Средства десанта:

Особенностью этой операции являлось применение впервые „Эльпидифоров“ для

---

[1]) Позиция эта считалась почти неприступною с фронта, так как по своим природным свойствам представляла чрезвычайные удобства для обороны: над широкой долиной возвышалось обширное плато, у отвесного обрывистого края которого, в несколько десятков сажень вышиной, протекала река, имевшая всего один брод. Позиция эта была укреплена, хорошо изучена турками заранее и, повидимому, была известна по военно-географическим описаниям края.

десантных целей. До сего времени, имевшиеся в распоряжении Батумского отряда тральщики этого типа преимущественно занимались тралением подступов к берегу при подходах боевых судов для обстрела позиций и служили для транспортных целей, перевозя снабжение из Батума к фронту, а также изредка принимая участие в обстреле береговых участков.

Суда типа „Эльпидифор", со всеми их разновидностями, представляли собою общеупотребительный тип каботажного судна торгового флота, целые флотилии которых, в виде траулеров и транспортов, служили для морских промыслов и прибрежных транспортных перевозок [1]). Варьируя свои элементы и размеры, в зависимости от назначения и местных условий каботажа, суда этого типа получили самое широкое распространение всюду, где для надобности торговли являлась необходимость в судах сравнительно небольшого тоннажа, мелкосидящих, но с большой вместимостью и способностью быстро принимать и выбрасывать свои грузы. В России этот тип судна особенно привился на черноморских речных лиманах и в Азовском море, в качестве паровой хлебной шаланды (местный термин) для подвоза зерна с рек, через мелководные бары, для перегрузки его на морские транспорты. В периоды прекращения хлебной кампании, суда эти занимались каботажем по побережью обоих морей, доставляя всевозможные грузы как к железнодорожным пунктам, так и в мелкие порта. Обычно суда этого типа обладали тонажем от 500 до 1200 тт., с грузоподъемностью до 60—80.000 пудов. Их отличительным внешним признаком являлось расположение машины в кормовой части судна, вся же передняя часть, приблизительно на две трети длины, была занята вместительными трюмами, числом от двух до трех. Вследствие этого судно без груза сидело носом от 0 до 2 — 3 футов, осадка же кормы была 5—8 фут. Эта особенность, т. е. нолевая осадка носа, наделяла „Эльпидифоров" неоценимым качеством и для мирного и военного времени—работать без пристаней, прямо подходя к берегу, почти выскакивая на него и подавая груз на сушу, чем операция выгрузки упрощалась до минимума. В военное время эта способность безболезненного выбрасывания на берег, даже на прибое, оказывала неоценимые услуги во время десантных операций, срочных выгрузок и т. п. Для скорейшего отхода от берега и для того, чтобы волна или прибой не поставили судна лагом, перед подходом к берегу с кормы отдавался якорь, с помощью которого судно затем сходило на воду. Как только судно притыкалось к берегу, с носа, при помощи носовой стрелы или брашпиля, спускались специально приспособленные сходни, по которым сходил десант или подавался весь наиболее портативный груз, в то время как бортовые стрелы начинали подавать из трюмов

[1]) Цитируется в выдержках по нашей статье «Универсальное вспомогательное судно типа «Эльпидифор». Сборник Морискома № 1.

остальной более тяжелый груз на боты или баржи. Таким образом, длительные в обычных условиях процедуры выгрузок упрощались до минимума, сберегая и время и силы.

Мореходные качества „Эльпидифоров“ оказались также вполне удовлетворительными. Будучи проэктированными для работ на реках и на закрытых рейдах, низкобортные „Эльпидифоры“ (нос до 15 фут, середина—до 7 и корма до 10 фут) на первых порах вызывали большие опасения относительно своей мореходности, особенно во время волны и бортовой качки. Однако, почти трехлетняя работа в боевой обстановке в качестве тральщиков и транспортная служба их у бурного Анатолийского побережья, подтвердила полную мореходность судов этого типа. По крайней мере, за все время войны каких либо случаев, опровергающих это мнение, не произошло. Нередко, застигнутые штормом, „Эльпидифоры“ благополучно выполняли свое назначение и отлично отстаивались на открытых рейдах Лазистана [1]).

Что касается района действий, то на деле этот вопрос не возбуждал никаких сомнений, так как наличие трюмов позволяло постоянно иметь значительный запас топлива, расход коего, в силу экономической конструкции котлов, был всегда незначителен, как вообще у судов коммерческого использования.

В условиях операций флота у побережья, и в особенности в районе Лазистана, „Эльпидифоры“ несли самую разнообразную службу. В качестве прибрежного транспорта, „Эльпидифоры“ оказали громадные услуги Приморскому фронту. Они отлично несли работу по снабжению войск, перевозили части, принимали участие в десантных операциях, при чем особенно ценным качеством их оказалась уже отмеченная способность выбрасываться на берег и спускать десант непосредственно на сушу под прикрытием огня своей артиллерии. Недостаток боевых судов Батумского отряда, при постоянной необходимости оказывать поддержку войскам в их операциях при наступлении вдоль Лазистана, привел к тому, что в помощь миноносцам и канонерским лодкам приходилось пользоваться „Эльпидифорами“ для бомбардировки и обстрела неприятельских позиций. Обычное вооружение их состояло из одного 75 м/м орудия на носу и двух или четырех 47 и 37 м/м. пушек по бортам. Обычно поручение обстрелять те или другие позиции неприятеля давалась „Эльпидифору“ одновременно с выполнением им какой либо грузовой операции. Выбросив груз в указанном месте, „Эльпидифор“, войдя в связь с войсками для корректировки своего огня с берега, шел к указанному месту и здесь начинал обстрел турецких позиций про-

[1]) Во время норд-остового шторма 28 и 29 августа 1916 г. на Трапезондском рейде, когда большие пароходы принуждены были уйти и укрыться в Платану, а все мелкие суда—катера, теплоходы, боты и т. п. были выбрашены на берег, лишь один из «Эльпидифоров», застигнутый штормом на рейде, успешно выгреб против очень свежего ветра в море миль на 20—30, а затем во время того же шторма благополучно спустился в Батум.

дольным огнем. Иногда поручалось поддержать огнем частичное наступление наших отрядов, иногда ставилась задача выбить противника из укрытых складок местности, зайдя ему с моря в тыл и т. д.

И здесь качества „Эльпидифора“, как подвижной артиллерийской платформы, оказывали большие услуги армии, вызывая громадные симпатии со стороны сухопутных войск, скоро оценивших многосторонние и разнообразные способности „Эльпидифоров“.

Обладая способностью принимать значительное количество десанта (от 500 до 1000 человек) [1]) и грузов (до 80.000 пудов), „Эльпидифоры“ были неоценимыми помощниками при больших десантных операциях, в качестве разгрузочного судна, передававшего с морских транспортов людей и снабжение на берег. В прежнее время, при выполнении десантных операций, для выгрузок обычно пользовались специальными десантными баржами или ботами, двигавшимися при помощи весел или на буксире катеров. Обладая малой вместимостью и плохой мореходностью, такие боты были слабым подспорьем при выгрузках, особенно при наличии зыби или прибоя, почему выгрузки были делом весьма длительным. Эта медленность и затрата большого времени при высадках сильно стесняла все оперативные замыслы и расчеты, делая десантные операции делом весьма сложным, опасным и подверженным неудачам. С привлечением „Эльпидифоров, условия эти изменились в значительной степени, сократив время выгрузок в несколько раз. Опыт высадок на берегах Лазистана у Ризе (две бригады) и у Трапезунда (2 дивизии)— показал, что при наличии достаточного числа „Эльпидифоров“, выброска на берег значительного десанта—вопрос нескольких часов, тогда как в прежнее время эта операция заняла бы несколько суток. Подойдя к борту транспорта, „Эльпидифор“ по сходням и трапу принимал в первую очередь людей, при чем время посадки не превышало 15—20 минут. В следующие рейсы принимались лошади и грузы, которые подавались одновременно несколькими стрелами, при чем лошади, повозки, кухни шли на палубу, остальной груз в трюмы. Отвалив от транспорта „Эльпидифор“ шел к берегу, вылезал на него носом и начинал быстрым темпом разгрузку, при чем лошади выводились прямо на мелководье, достигая берега самостоятельно (5—10 сажен.), а грузы или подавались через носовые сходни или выгружались на легкие временные пристани.

План операции. По плану операции надлежало, посадив ночью десант на „Эльпидифоры“, выйти из Батума, под прикрытием двух миноносцев, с рассчетом пройти с темнотой путь к месту высадки и быть у него перед рассветом.

[1]) На короткие переходы до 12—18 часов.

Использовав элемент внезапности, высаженные войска должны были сейчас же, закрепившись на берегу, ударить в тыл противнику. В это время транспорт с артиллерией и грузами должен был держаться в море и подойти к берегу уже засветло.

Для подготовки десанта и тренировки в деле совместного плавания тральщиков с миноносцами ночью без огней, была произведена необходимая практика с высадкой дессанта днем и ночью; при дневном маневре было проделано несколько простейших эволюций в строе двух кильватерных колон (миноносец и в кильватер ему тральщик), а при ночном—сделана высадка и два ночных перехода со съемкой якоря без огней.

Подготовка операции. 17 февраля (2 марта), накануне операции, ген. Ляхов, его начальник штаба [1]), все командиры сухопутных и морских частей, участвующих в операции, коменданты пунктов высадки и командиры судов на миноносце „Жаркий“ вышли для производства рекогносцировки и выбора пунктов высадки. Последние были выбраны по обе стороны г. Атины в тылу турецкой позиции в 4—5 милях от нее. Рекогносцировка выяснила, что неприятельская позиция не только сильно укреплена с фронта, но что турки, считая ее трудно одолимой с фронта, озаботились и укреплением ее со стороны моря, так как на протяжении двух верст по берегу были замечены окопы и ряды проволочных заграждений. Таким образом, неприятель допускал возможность внезапной высадки во фланг.

Наличие этих оборонительных сооружений и побудило остановиться на пунктах высадки в указанном выше районе Атины. Рекогносцировка дала возможность командному составу вполне учесть обстановку предстоящей операции и наметить главнейшие направления удара. Тотчас по возвращении, материалы рекогносировки были подробно обсуждены и введены в разработанный в окончательном виде план действий. В первый день операции, по плану, одновременно с наступлением левого фланга Приморского отряда в нагорной части фронта, судам отряда („Ростислав“, „Кубанец“, м-цы „Завидный“, „Жаркий“, „Заветный“ и „Строгий“) надлежало обстрелять неприятельские позиции в береговом районе.

Выполнение операции. 19 февраля (4 марта) в 6 часов утра, указанные суда вышли в море и, по соединении со „Стремительным“, находившимся ночью в крейсерстве, направились к неприятельским позициям.

В 10-м часу лин. кор. „Ростислав“, имея впереди себя две пары тралов, приблизился к неприятельским позициям у реки Биюк-Дара; вскоре вслед за кораблем подошла канонерская лодка „Кубанец“. Закончив траление, миноносцы вступили в охрану больших судов. В 10 час. утра л. к. „Ростислав“ начал

[1]) В качестве начальника десанта. Д. №№ 796, 7050.

обстрел неприятельских позиций по указаниям с берега, причем корректировка стрельбы производилась при посредстве береговой радиостанции. Неприятельская батарея открыла по кораблю огонь; несколько снарядов легли довольно близко от корабля, но попаданий не было. Вскоре огонь неприятельской батареи прекратился, но в течение дня батарея еще несколько раз открывала огонь по кораблю на короткие промежутки. Канонерской лодке „Кубанец“ было приказано разрушить артиллерийским огнем несколько домов у места, выбранного для производства ночной высадки десанта, что и было исполнено. Обстрел неприятельских позиций с перерывами производился судами до вечера. К заходу солнца „Ростислав“ удалился в море, кан. лодка „Кубанец“ и миноносец „Стремительный“ стали на якорь в Хопе, а миноносцы „Заветный“ и „Завидный“ остались для ночного крейсерства в районе Ризе—Атина.

Перед вечером в Батуме была произведена посадка назначенного десанта на суда.

Всего было принято на:

Тральщик № 18—батальон пехоты (1150 чел.)
Тральщик № 65—батальон пехоты (815 »)
Транспорт —взвод артиллерии, 2 взвода пулеметной команды (150 чел. и 104 лошади).

Выход десанта. С прибытием с моря миноносцев „Жаркий“ и „Строгий“, назначенных для конвоирования десанта, последний около 6 ч. вечера вышел в море и перешел в Хопу, где все суда оставались до наступления полной темноты. В 1 час ночи 20 февраля десантный отряд, в строе двух кильватерных колон, снялся с якоря и вышел в Атину, с расчетом подойти туда с рассветом. Транспорту было приказано итти самостоятельно и быть у места высадки с полным рассветом.

В 6-м часу, подойдя к Атине, колоны разделились, как было условленно: миноносец „Жаркий“ подвел тральщик № 18 к назначенному пункту высадки восточнее г. Атины, миноносец „Строгий“ подвел тральщик № 65 к назначенному пункту высадки западнее того же города. Ввиду того, что высадку требовалось произвести точно в назначенных пунктах, т. к. вблизи были подводные камни, то для обозначения их были ночью выставлены шлюпки с условленными огнями, обращенными к морю. У места высадки тральщика № 18 была поставлена моторная шлюпка миноносца „Жаркий“, у места высадки тральщика № 65 стал крепостной моторный катер „Арго“ с офицером сухопутной артиллерии. „Арго“ стоял неудачно и его огней своевременно не увидали.

Высадка и занятие побережья в тылу Атины. В 5 час. 45 мин. тральщик № 18, подойдя к берегу, опустил сходни и начал высадку войск. Несмотря на относительную близость (3—4 мили) пункта высадки от укрепленной неприятельской позиции на реке Биюк-Дара, приближение судов

замечено не было, т. к. минут 20 или 25 высадка продолжалась без единого выстрела и лишь после того, когда по крайней мере три четверти людей было высажено, раздалось несколько ружейных залпов и отдельных выстрелов; открыть огонь миноносцу даже не пришлось.

Тральщик № 65, подведенный к месту высадки миноносцем „Строгий“ на несколько минут позже, произвел высадку людей также совершенно благополучно в 12 минут и лишь после этого был обстрелен с берега из пулемета; тральщик тотчас открыл огонь из своих орудий и отошел от берега; миноносец „Строгий“ также открыл огонь по берегу; обоим судам пришлось сделать по несколько выстрелов, т. к. неприятельский пулемет вскоре умолк. Убитых и раненных на судах не оказалось.

С наступившим вскоре рассветом, к месту высадки подошел транспорт, ставший на якорь и начавший тотчас же производить выгрузку при помощи ботов. Одновременно, для прикрытия. подошли миноносцы „Стремительный“, „Заветный“, „Завидный“, л. к. „Ростислав“ и канонерская лодка „Кубанец“. Вскоре к месту высадки были приведены две роты пленных, часть коих была отправлена на транспорт, а через некоторое время к месту высадки уже прибыл сухим путем с передовых позиций ген. Ляхов, проехав через фронт брошенной турецкой позиции.

После высадки дессанта в тыл их позиций, турки бежали в горы, повидимому, в полной панике, бросив свою чрезвычайно сильную позицию. Из показаний пленных выяснилось, что турки были совершенно спокойны в отношении возможности удара дессанта с моря, так как считали, что береговые окопы и проволочное заграждения совершенно исключают опасность с этой стороны. Отвлеченные наступлением на их правый фланг и обычной дневной бомбардировкой судов, они ожидали с утра обычного продолжения обстрела. Первоначально известию с берегового поста о появлении у берега каких то силуэтов судов не было придано значения, но, когда затем одновременно с двух пунктов было сообщено о совершающихся в тылу крупных высадках и вслед за этим послышалась ружейная и орудийная стрельба, сделалось ясным, что русские высадили дессант. Паническое сообщение о громадном числе судов, их размерах и т. п., привело турецкое командование к убеждению, что при незащищенности позиций с тыла и при одновременно начавшемся наступлении с фронта сопротивление немыслимо и войска левого фланга в панике стали быстро отступать в горы, порождая смятение по всему фронту.

Таким образом, с рассветом приморскому отряду оставалось лишь преследовать отступающих. Вся прибрежная полоса оказалась очищенной от неприятеля и это подало Ляхову мысль использовать успех и сделать бросок к следующему рубежу у Мепаври, дабы не дать туркам укрепиться здесь. Ввиду того, что движение по берегу было затруднено возвышенностями

и спусками и Ляхов не надеялся покрыть отрядом расстояние до Мепаври (20 верст по прямому направлению) за день, было решено прибегнуть к повторению того же дессантного маневра.

Тотчас на рекогносцировку был отправлен „Жаркий“ с начальником отряда судов и начальником штаба приморского отряда. Собрав необходимый материал, миноносец вернулся в Атину, а „Ростислав“, под охраной миноносца, подошел к Мепаври для обстрела предполагаемых турецких позиций и недопущения производства каких либо оборонительных работ неприятеля.

Ознакомившись с результатом рекогносцировки, Ляхов выразил желание произвести операцию дессанта в тот же день, но ввиду того, что у трех миноносцев был на исходе уголь и начальник отряда судов не мог прикрыть операцию ранее 21 февраля (4 марта), она была перенесена на это число.

Было условлено выполнить операцию в ночь на 21 февраля (4 марта). Три миноносца ушли за углем вместе с Начальником отряда судов [1]). В районе Атина—Мепаври остались „Ростислав“, отошедший на ночь в море, и два миноносца „Жаркий“ и „Строгий“.

К вечеру того же дня Ляхов получил сведения от разведки, что к Мепаври спешит со стороны Трапезонда сильное подкрепление. Поэтому, в целях его предупреждения, им было отдано приказание произвести высадку дессанта у Мепаври в ту же ночь перед рассветом. Для перевозки дессанта, в целях скорейшего выполнения высадки и более широкого ее фронта, было привлечено еще два „Эльпидифора“. Прикрывать операцию должны были оба оставшихся миноносца, а после рассвета и „Ростислав“.

Повторение дессантной операции у Мепаври и занятие Ризе.

С наступлением темноты тот же дессантный отряд был посажен в Атине на суда и, прикрываемый миноносцами, подошел к Мепаври. Не смотря на бдительность турок, открывших ружейный огонь с подходом судов к берегу, дессант был высажен и тотчас овладел назначенными возвышенностями и гребнями. Поддерживая дессант, тральщики и миноносцы открыли оживленный огонь, который, не нанося в темноте каких либо серьезных ущербов неприятелю, в то же время производил сильное моральное действие. С ничтожными потерями дессант-

---

[1]) На почве стремления Ляхова произвести захват Мепаври в тот же день у него произошло разногласие с начальником отряда судов, который находил, что миноносцы раньше должны пополнить запасы угля. Повидимому, здесь были замешаны и личные отношения, так как сейчас же после ухода начальника отряда с тремя миноносцами в Батум, Ляхов приказал готовиться к выполнению дессанта, причем для усиления поддержки к перевозке были привлечены еще находившиеся по близости тральщики № 17 и № 24. Морская часть маневра была поручена командирам миноносцев «Жаркий» и «Строгий», под прикрытием которых маневр был выполнен до возвращения других миноносцев из Батума. Д. №№ 7967, 7050.

ный отряд захватил здесь одно орудие и пленных. Турки поспешно отошли в горы. С подходом главных сил, отряд, поддерживаемый огнем „Ростислава“ и остальных судов, утром занял высоты к западу от Мепаври и продолжал наступление на Ризе.

В течение дня противник продолжал отступление. С целью не дать ему возможности задержаться на каких либо природных рубежах, отряд продолжал преследование всю ночь с 21 на 22 февраля. Попытка неприятеля задержаться на позиции у реки Ташлы-Дере была сбита огнем „Заветного“, энергично обстреливавшего долину реки и поддержавшего наступление правого фланга отряда. Остальную часть дня 22 февраля (7 марта) суда продолжали теснить противника орудийным и пулеметным огнем настолько энергично, что последний, не задерживаясь у Ризе, отошел на возвышенности к западу от него.

С целью захватить плацдарм к западу от Ризе, Ляхов приказал произвести новую переброску морем, для чего один батальон был посажен на тральщики и доставлен в район впереди Ризе под прикрытием „Кубанца“ и трех миноносцев. Эта высадка была произведена уже без всякого сопротивления противника.

В тот же день оставленный противником Ризе был занят главными силами Приморского отряда.

Значение Ризе. Занятием Ризе закончился второй этап борьбы на Трапезондском направлении.

Владение этим пунктом давало возможность создания здесь промежуточной снабжающей базы для Приморского отряда. Из всех прибрежных мест, начиная от границы, один Ризе до сего времени мог более или менее подойти под категорию порта, где существовали относительно сносные условия для стоянки, выгрузки и накопления необходимых запасов. Несмотря на открытость рейда, последний позволял создание некоторого портового оборудования и береговой обороны с моря. Вопрос снабжения Приморского отряда, по мере продвижения его к Трапезонду, становился все острее: береговая грунтовая дорога могла обслуживать только местный транспорт. Еще с момента занятия Архаве, большинство снабжения шло морем на транспортах и „Эльпидифорах“. Однако, погоды часто создавали условия, особенно в зимние месяцы, когда уверенность в возможности подать грузы на берег совершенно отсутствовала. Нередко бывало, что, придя со снабжением транспорты должны были по несколько дней ожидать благоприятных условий для выгрузки. Это создавало сильные перебои в снабжении отряда. Попытки создать склады продовольствия и боевого снаряжения в различных пунктах уже занятого побережья до сего времени также не приводили к желаемому обеспечению отряда, так как, при своем наступлении, последний все время двигался большими бросками

и, таким образом, организованные склады очень быстро оказывались в далеком тылу [1]).

Поэтому занятие Ризе, где берег благоприятствовал для приставания „Эльпидифоров“ и разгрузочных ботов и где имелась свайная пристань, в сильной степени улучшало систему снабжения. К тому же, от Ризе уже шла на Трапезонд постоянная шессейная дорога, доступная для обозов на всем протяжении. Все эти данные и определяли решение организовать здесь временный военный порт с обеспечением его обороны с моря артиллерийской защитой. Морское командование придавало этому большое значение уже потому, что накопление здесь достаточных запасов в сильной степени облегчало организацию правильной транспортной службы на побережьи, которая до сего времени протекала в самых ненормальных условиях.

Посылка транспортов, при необходимости срочной доставки продовольствия, часто выполнялась в таких условиях погоды, которые приводили к ряду аварий, а невозможность давать прикрытие каждому транспорту могла в любой момент (что и имело неоднократно место) привести к уничтожению транспорта неприятельскими подводными лодками и надводными судами. С другой стороны, возможность образования достаточных запасов должна была ликвидировать постоянные жалобы сухопутного командования на недостаточную заботливость флота о питании и снабжении армии, создававшие ряд недоразумений и приводившие к взаимному недоверию и в вопросах совместной боевой деятельности.

Совместные действия Черноморского флота и Приморского отряда после занятия Ризе. Подготовка к Трапезондской операции.

Глава V.

Обстановка на приморском фронте после занятия Ризе.

Предвидя развитие операций по поддержке действий Приморского отряда в течение весны и лета 1916 г., морское командование еще в январе этого года высказало следующие соображения о вероятной обстановке и задачах флота:

„Неприятельский флот, держащийся до сего времени пасивно, непрерывно усиливается подводными лодками. Если Черноморский флот будет долгое время привязан к восточной части моря для прикрытия операций приморского фронта и, таким

[1]) Относительно, расстояния были очень невелики, если принять во внимание, что от Батума до Ризе по прямому направлению было около 100 километров, но отсутствие сносных дорог (кроме береговой и то только местами) и пересеченность местности частыми реками без мостов, создавали возможность доставки снабжения к линии фронта лишь вьюком.

образом, будет принужден перейти к оборонительной деятельности, то флот неприятеля, получив длительную передышку, снова оживит свою деятельность и это выразится нападением его судов на порты и транспортный флот Лазистанского района. Длительное пребывание частей флота в этом районе, где нет оборудованных баз, приведет к изнашиванию нежных механизмов малых судов и невозможности выполнить свое назначение, когда для того наступит время. Операция Вице-Ризе привела к выводу из строя почти всех миноносцев, здесь действовавших. Тоже самое нужно сказать и о транспортах, которые, будучи предназначены для крупных десантных операций, подвергаются здесь риску потери, как от ударов неприятеля, так и от случайностей навигационного характера“ [1]).

Поэтому командование находило необходимым в корне реорганизовать здесь, как базирование флота, так и снабжение войск приморского отряда, стараясь перенести центр тяжести на создание оборудованных маневренных, промежуточных и тыловых баз.

Подготовка к Трапезондской операции.

Для этого в Батуме должна была быть образована: а) обеспеченная маневренная база для флота с необходимой обороной с моря и охраной прилегающего водного пространства, с достаточными запасами топлива и снабжения судов, а также с возможностью быстрого выполнения неотложного текущего ремонта, б) главная тыловая база армии с запасами не менее как на два месяца.

В Ризе (а после овладения Трапезондом и здесь) должны быть созданы временные военные порты, с защитой их подступов, как береговой артиллерией, способной к отражению непр. крейсеров и легких судов, так и средствами морской защиты (мины, сети), дабы не отвлекать для постоянного пребывания здесь в целях охраны транспортов, боевых судов флота. Они должны так же представлять собой промежуточные снабжающие базы для армии, как для доставки снабжения по побережью, так и морем. Оборона этих пунктов с суши должна находиться в руках армии, защита с моря лежать на флоте и тех средствах, которые он выделит с созданием здесь портов.

Ввиду того, что с занятием Ризы получалась возможность более уверенно действовать в Трапезондском направлении, возможными ближайшими операциями флота в восточной части могли быть:

1. Взятие Трапезонда десантом с моря.
2. Взятие Трапезонда десантом с моря и Приморским отрядом с суши.
3. Прикрытие и поддержка операций Приморского отряда при его движении только по берегу.

---

[1]) Дела №№ 19078, 12269, 796, 7050.

4. Прикрытие тех же операций с одновременными десантами в тыл противника.

5. Снабжение армии морем и прикрытие транспортных операций.

Находя, что выбор той или иной операции зависит от общей обстановки на сухопутном театре (т. е. от успехов на главном направлении), морское командование считало, что для флота выгоднее та операция, где „напряжение сил хотя и должно быть больше, но короче", т. е. флот не будет вовлечен в длительные обязательства и получит свободу действия на своих главных направлениях.

В этом отношении командование флотом склонялось к выполнению первой операции, т. е. к овладению Трапезондом при помощи десанта, находя, что ее преимущества—в том, что противник не успеет приготовиться и подвезти подкрепления, причем, для флота важно выполнить эту операцию, пока противник не имеет еще большего числа подводных лодок. Вместе с тем, операция эта могла бы быть выполнена при „нерастраченных еще на мелкие задачи силах флота и транспортной флотилии".

Взгляды сухопутного и морского командования на методы дальнейшей борьбы.

Из сношений между морским и кавказским командованиями видно, что еще с декабря 1915 г. вопрос о выработке методов совместных действий стоял на очереди. В письме командующему флотом от 26 декабря, ген. Юденич, озабоченный известиями, что турки в помощь своей армии, действующей на кавказском побережьи, направляют значительные подкрепления из Константинополя по береговым дорогам Анатолийского побережья (за неготовностью жел. дороги Сивас-Ангора), просил предпринять ряд набегов на это побережье, с высадкой небольших дессантов в различных пунктах, для разведки и создания тревожного настроения в этом районе. Предполагалось, что подобные операции неминуемо вызовут „оттяжку и разброску посылаемых подкреплений по побережью".

Однако, морское командование, видя в этом расширение задач для флота, сообщило, что „выделение и распоряжение кавказского командования отряда для набегов не может быть осуществлено, так как подобные операции набегов могут быть производимы лишь в промежутки между главными операциями и лишь тогда, когда окажутся свободные миноносцы".

Одновременно, морское командование докладом в Ставку, поспешило высказать следующие соображения о возможных для флота операциях по содействию приморскому фронту и кавказской армии вообще.

Ссылаясь на предложение ген. Юденича выполнением мелких дессантных операций произвести оттяжку сил от главных направлений, Командующим флотом докладывал: [1]).

---

[1]) Дело № 19078.

„Думаю, что предположения командующего кавказской армией надлежало бы развить до размеров десантной экспедиции, направленной по важному для неприятеля направлению на Эрзерум с тыла и в тоже время, с точки зрения морской, по линии наименьшего сопротивления на Трапезонд, для содействия наступлению нашей армии в Армении".

Идея крупного стратегического десанта для овладения Трапезондом.

„Мне представляется, что с высаженным на Анатолийском побережьи десантом достаточной силы, кавказская армия, поддержанная черноморским флотом, может разгромить анатолийскую армию и воспрепятствовать ее большему усилению передвижением на Кавказ новых подкреплений. Усиление турок на кавказском фронте и те возможные для нас здесь осложнения могут принять угрожающие общему стратегическому положению размеры, в предотвращении которых необходимо безотлагательное завершение начавшегося разгрома малоазийской турецкой армии с помощью десанта на Трапезонд".

Таким образом, вместо предлагаемых кавказским командованием тактических десантов для достижения второстепенных целей, морское командование предлагало выполнение большого стратегического десанта, который бы сразу решал вопрос борьбы на Приморском фронте и, вместе с тем, попутно и вопрос о неприятельских подкреплениях из Константинополя. В этом случае, морское командование совершенно правильно решало вопрос, предлагая длительную операцию наступления на Трапезонд [1]) заменить коротким сильным и хорошо подготовленным ударом. Это логически вытекало из тех, приведенных выше, соображений, где командование стремилось избавить флот от длительных обязательств коротким ударом, с напряжением всех сил.

Но главным условием осуществления этого предложения — было выделение сильного десантного корпуса. Таких сил Ставка выделить не считала возможным. В предвидении этого, морское командование предлагало еще одно решение, которое, по его мнению, могло ускорить приморскую операцию:

„Если же по количеству войск, которое окажется возможным выделить, серьезная операция на Трапезонд будет невозможна, то могут быть выполнены высадки в тыл левого фланга Анатолийской армии с целью окружения неприятеля и соединения высаженного десанта с приморским отрядом".

Таким образом, в этот период времени морское командование заявляет себя убежденным сторонником десантных операций как стратегического, так и тактического вида.

Анализируя обстановку этого периода в целом, надо сказать, что такой перелом во взглядах на десантные операции

---

[1]) Она была закончена этим способом лишь через четыре месяца.

происходит под влиянием ряда причин, из которых на первое место нужно поставить:

1) Опасения командования, что кавказское направление сделается главным и это потребует привлечение всех сил флота к выполнению задач по поддержке операций в Лазистане, развертывавшихся очень медленным темпом.

2) Отсутствие в этом районе баз и трудность их создания.

3) Появление у противника подводных лодок с большим районом действий.

Последняя причина особенно нервировала командование, что можно видеть и из подчеркивания им этого нового фактора и из последующего. Идея коротких ударов, с наименьшей привязанностью флота к определенному району, пожалуй, главным образом, диктуется опасением подводных лодок. Нужно отметить, что даже в отношении к Зунгулдаку командование соглашалось теперь .на ликвидацию его дессантом, как бы предвидя обвинение в непоследовательности со стороны высшего командования, которое могло бы провести в этом направлении параллель с Трапезондом.

Командование настолько убеждено в необходимости именно этого метода действия, что считает нужным в одном из своих представлений по этому вопросу ген. Алексееву [1]) прибавить: „флот и транспорты готовы во всякое время начать эти действия по получении ваших указаний".

Одновременно командование развивает энергичную деятельность по подготовке средств и организации десантного дела: учреждается должность Начальника высадки, возглавляющего организацию высадки на побережьи и являющегося ответственным исполнителем операций захвата неприятельского побережья [2]); реорганизуется транспортная флотилия применительно к условиям намеченных операций; усиляются работы по созданию средств выгрузки и усилению войсковой вместимости транспортов. Транспортная флотилия получает задание довести свои дессантные возможности до д в у х корпусов и т. п.

Соображения Ставки по вопросу овладения Трапезондом при посредстве дессанта.

Однако, представленные выше соображения не встретили сочувствия Ставки. В своем ответе от 16 (29) января ген. Алексеев высказывал следующие причины, заставляющие отказаться от каких-либо крупных дессантных операций на Черном море на ближайшее время:

„Решение судьбы настоящей войны будет зависеть, главным образом, от хода дел на европейском театре, т. е. французско-бельгийском и нашем западном. Растянутый наш стратегический фронт — свыше 1.200 верст, далеко еще не выясненное поли-

---

[1]) Нач. Штаба Верховного Командования.

[2]) «Положение о начальнике высадки», утвержденное 16 янв. 1916 г.

тическое и военное положение Румынии, значительность и качество сил противника, выставленных им на европейском театре, создают столь сложную и ответственную для нас обстановку, что мы не имеем права в данный период разбрасывать наши войска и направлять их на выполнение, хотя и серьезных, но тем не менее, второстепенных задач на удаленном участке.

При всем желании дать широкое развитие нашим действиям на Кавказе, мы не можем выделить для этой цели войск с западного театра для производства десантной операции в районе Трапезонда. Поэтому, произвести „оттяжку и разброску части неприятельских сил вдоль побережья Черного моря" нужно путем лишь демонстративных средств, находящихся в распоряжении флота. Так понимал эту задачу и главнокомандующий вооруженными силами на Кавказе, сознавая, что широкая операция нам пока непосильна.

Задачи флоту.

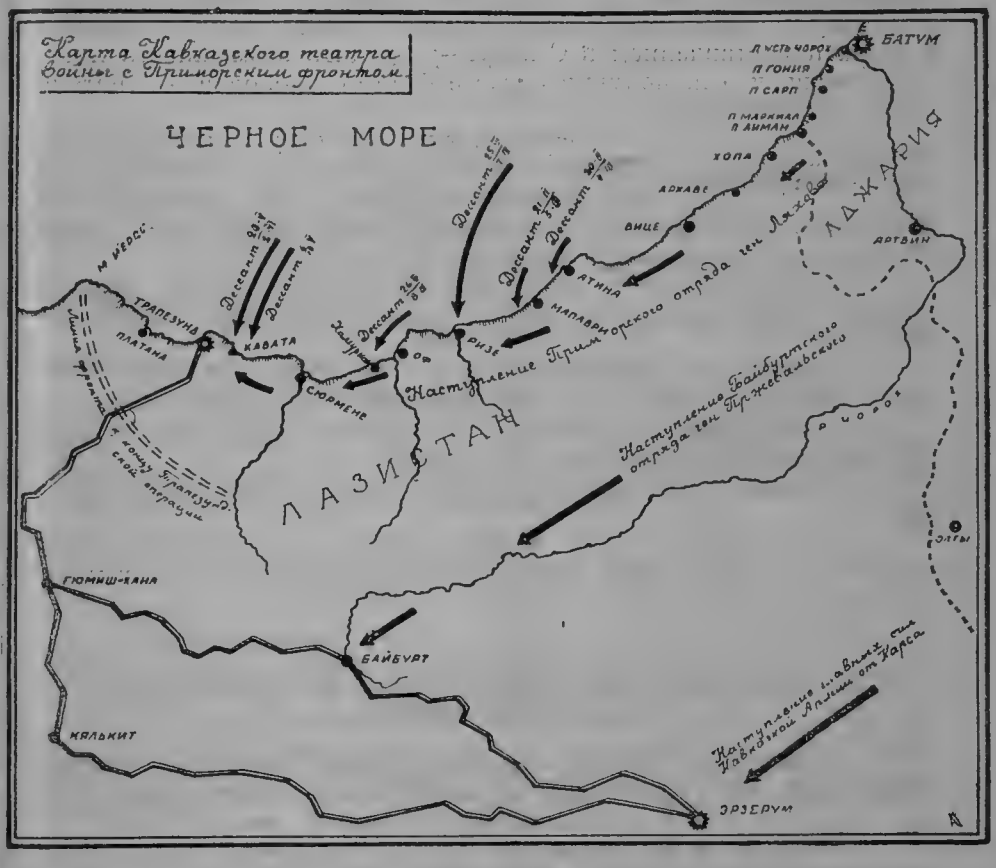
„Следовательно, главнейшей задачей флота остается — блокада Угольного района и пересечение подвоза морем к Анатолийской армии. Временной задачей является угроза берегу Черного моря в районе Трапезонд-Самсун, дабы приковать к этому участку часть сил неприятеля".

Таким образом, предложение черноморского командования было отклонено и это, казалось бы, определяло характер дальнейших действий соответственно выше приведенным указаниям Ставки. Однако, морское командование не отказалось от мысли о десанте и продолжало считать, что наиболее рациональным способом решения вопроса овладения Трапезондом является десантная операция.

Но Ставка, повидимому, не вполне ясно предвидела развитие операций на кавказском фронте. Через неделю после приведенного выше отзыва Алексеева, ген. Юденич предпринимает Эрзерумскую операцию, которая к 3 (16) февраля завершается взятием Эрзерума. Овладение этой крепостью, в связи с сильным выдвижением вперед центра кавказского фронта, немедленно поставило на очередь вопрос о Трапезонде, тем более, что Приморский отряд значительно отстал и находился еще в районе Вице-Сумли. 25 января (7 февраля), когда эрзерумская операция уже была начата, кавказское командование отдало приказание Ляхову энергичнее вести наступление к Трапезонду. Одновременно, черноморское командование получило из Ставки директиву, что „черноморский флот в данную минуту, кроме средств, выделенных для блокады Угольного района, должен оказать возможную помощь событиям, подготовляемым на кавказском театре". Таким образом, вопрос об овладении Трапезондом снова стал на очереди.

В оперативном докладе штаба Черноморского флота, сделанном 28 января (10 февраля) адм. Эбергарду, в связи с вопросом о предстоящем содействии флота Приморскому отряду, гово-

рилось: „Выполнить эту операцию предполагалось наступлением вдоль берега, при чем роль флота ограничивалась артиллерийской поддержкой отряда ген. Ляхова. Но уже теперь, в самом начале операции, военно-сухопутное командование склоняется к мысли о большой выгоде вести наступление при помощи хотя бы



Черт. 10.

частичных десантов. Между тем, представляется более правильным брать Трапезонд непосредственно, высадив войска с наших транспортов, если только кавказская армия сможет назначить для того достаточные силы".

Хотя взятие Эрзерума в корне изменило положение вопроса о Трапезонде, адм. Эбергард не счел возможным снова возбуждать вопрос о десантной операции против Трапезонда, положив на докладе резолюцию.

„После ответа Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего, — мне, как морскому начальнику, нельзя возобновлять этот вопрос в Кавказском Штабе. На наступление ген. Ляхова я смотрю, как на продвижение нашего правого фланга лишь в направлении Трапезонда, который может стать об'ектом только больших сил армии и флота. Поэтому, прошу соблюсти политику и при ознакомлении начальствующих лиц на Кавказе с моим представлением в Ставку,—устранить возможность предположения, что я, получив отказ с фронта, продолжаю действия с другой стороны".

Согласование действий флота и армии.

Вслед за этим, для обсуждения вопросов о совместных действиях и согласования их на ближайшее время, был командирован в Эрзерум флаг-капитан оперативной части штаба кап. I ранга Кетлинский. Последнему ставилось целью:

а) ознакомиться с теми требованиями к флоту, которые обстановка на кавказском фронте может предъявить в ближайшие месяцы;

б) изложить, в какой степени и в какие периоды флот способен сделать нужное для удовлетворения этих требований;

в) участвовать в выработке соглашения относительно наилучшего порядка связи армии с флотом;

г) принять участие в выработке плана ближайших операций [1]).

Состоявшееся 8 (21) февраля 1916 г. обсуждение этих вопросов с кавказским командованием привело к следующим выводам:

А. *Требования к Черноморскому флоту от обстановки на Кавказском театре.*

1. Кавказская армия придает большое значение занятию Трапезонда, как угрозе тылу турецкой армии, действующей против Эрзерума, так и для дальнейшего нашего наступления.

2. Теперь и в ближайшее время Кавказская армия не в состоянии выделить силы, необходимые для защиты и удержания Трапезонда.

3. Поэтому, выполнение этой операции ставится в зависимость от назначения в распоряжении командующего черноморским флотом соответствующих сил (около корпуса) из Европейской России.

4. Эту операцию следует разработать и произвести Черноморскому флоту, при чем корпус должен остаться в подчинении командующему флотом до момента соединения десанта с приморским отрядом или армией в Эрзеруме.

---

[1]) Цитируется по подлинной памятной записке; дело № 19078, стр. 77.

5. В ближайшее время, для кавказской армии, независимо от решения вопроса о Трапезонде, необходимы действия флота на сообщениях анатолийской армии и по поддержке приморского отряда.

Б. *Степень выполнимости перечисленных требований средствами флота.*

6. Емкость транспортной флотилии равна одному корпусу, поэтому занятие Трапезонда или другого пункта десантом возможно только до тех пор, пока силы неприятеля в этом пункте таковы, что для его занятий одного корпуса достаточно.

7. Второй корпус (и каждый следующий) может быть переброшен приблизительно через три недели.

8. С момента предупреждения вся транспортная флотилия готова через три недели.

9. Флот не допустит перевозки крупных подкреплений или снабжений к анатолийской армии на пароходах.

10. Подвоз на мелких транспортах деятельно преследуется флотом, но, вследствие недостатка миноносцев и особых условий плавания парусников вдоль берегов Анатолии, флот не может прекратить совсем этого подвоза, без занятия ряда пунктов на берегу, для чего нужны сухопутные силы.

В. *Порядок сношений и взаимоотношений.*

11. В дальнейшем, штаб кавказской армии, намечая операции, в которых может потребоваться содействие флота, входит в предварительные сношения со штабом черноморского флота.

12. В случае необходимости внезапно обратиться ко флоту за содействием, кавказская армия указывает только для какой цели нужно это содействие, не касаясь способов и средств выполнения.

13. Ген. Ляхов, как подчиненный командующему флотом во всем, что касается действия на море, сносится непосредственно с командующим флотом и его штабом по всем морским вопросам уже решенных операций. Переговоры же с флотом о новых намеченных операциях производятся исключительно через штаб кавказского командования.

14. Командующий флотом является ответственным за все происходящее на море, поэтому он один руководит всеми боевыми действиями и движением судов в пределах Черного моря.

Соглашение это, явившееся первой попыткой регламентировать взаимоотношения и формулировать обязательства флота перед армией в вопросе осуществления совместных действий, не предусматривало ничего реального ни по отношению к какому

либо определенному об'екту, ни по отношению к методам достижения общей цели.

В сущности, положение дел после соглашения сводилось к тому, что было раньше: кавказская армия подтверждала необходимость владения Трапезондом; черноморское командование указывало на способ достижения этого владения—десант. Средства же для осуществления операции—необходимый корпус—можно было получить лишь от Ставки. Кавказское командование даже не выражало надежды на его получение, и флоту оставалось или „длительное выделение сил для поддержки приморского отряда", который в то время еще не овладел Ризе, или новая попытка склонить Ставку на „короткий удар" и получить необходимые для того войска.

Агентурные сведения усилено говорили за то, что после взятия Эрзерума в Турции царит растерянность, и удар по Трапезонду внесет еще большее расстройство в военную организацию противника.

Это побудило черноморское командование еще раз поднять вопрос о производстве десантной операции на Трапезонд. Однако, вопрос этот не получил движения, так как одновременно Ставка уведомила, что в целях ускорения продвижения приморского отряда, Черноморскому флоту надлежит перевести из Севастополя или Новороссийска на побережье Лазистана две пластунских бригады.

Таким образом, верховное командование вступало на путь полумер. Находя невозможным выделить корпус для решения существенно важной задачи овладения Трапезондом, что давало кавказской армии возможность получать снабжение морем,[1]) оно предпочло „порциями" усиливать Приморской отряд, которому предстояло пройти с боем в самых неудобных топографических условиях свыше 70-ти километров, с трудом, даже при широкой поддержки флота, отжимая те незначительные силы турок, которые насчитывали здесь около 14 баталионов[2]) и 10 орудий.

Необходимо отметить, что Ставке в итоге пришлось выделить для Трапезунда тот же корпус[3]) в два приема—сперва две

---

[1]) А. Зайончковский в своем труде «Мировая война» говорит, что кавказская армия, дойдя, после занятия Эрзерума, до линии Сюрмене-Ашкала-Муш-Битлис-Урмия, была принуждена остановиться ввиду невозможности подвозить дальше продовольствие и фураж. Последнее ставило на очередь вопрос овладения Трапезундом, который прежде всего давал возможность перенести центр снабжения кавказской армии на море.

[2]) А. Зайончковский. Мировая война. стр. 258. В число этих баталионов входили и иррегулярные войска, как то: два баталиона аджарцев, курды и т. п.

[3]) А. Зайончковский в том же труде говорит: «Задачу взятия Трапезонда с моря Черноморский флот признавал выполнимой, но по рассчету командовавшего им для этого требовался десант в два корпуса, которых Ставка не решалась выделить с европейского фронта». Из подлинных материалов видно, что всюду речь идет об одном корпусе.

пластунские бригады (18.000), затем две пехотные дивизии (35.000 чел.), не считая тех потерь, которые понес Приморский отряд за время своего наступления от Ризе до Трапезонда в течении двух месяцев.

Между тем, Приморский отряд, достигнув Ризе, уже не мог продвигаться энергичнее, как то требовалось кавказским командованием, без достаточных подкреплений. Помимо потерь в боях отряд вынужден был, по мере продвижения вперед, выдвигать заслоны по всему пути своего левого (горного) фланга, дабы обезпечить себя от прорывов неприятеля в тыл, через многочисленные долины и горные проходы. Таким образом, двигаясь вперед, отряд все время ослаблял свое боевое ядро. Между тем, турки, пользуясь каждым естественным рубежом, создавали весьма трудные условия для наступления в лоб. Поддержка флота, как бы сильна она ни была, не могла расспространиться на весь фронт борьбы, особенно там, где плато расширялось и левый фланг фронта далеко отходил от моря. В ответ на требования энергичного продвижения, Ляхов отвечал требованиями подкреплений, указывая, что в дальнейшем продвижении заслоны будут отнимат еще больше сил.

Решение. Ставки усилить приморский фронт.

Представления по этому поводу в Ставку были понятней для последней, чем доводы флота о выгодности покончить с Трапезондом одним ударом, и потому войска были найдены. В середине февраля Ставка уведомила, что для усиления Приморского отряда будут сняты с австрийского фронта две пластунских бригады в составе до 13.000 штыков.

План Сухопутного командования

С получением этого уведомления, кавказское командование приказало Ляхову представить свои соображения по вопросу дальнейших действий Приморского отряда для овладения Трапезундом, после усиления его указанными двумя бригадами. Ввиду того, что морское командование уже высказалось по вопросу о наиболее быстром решении этой задачи при помощи десанта непосредственно на Трапезонд, будет не лишним ознакомиться соображениями сухопутного начальника, которому предстояло разрешить этот вопрос.

В своем докладе кавказскому командованию [1]) от 5 (18) марта, т. е. через две недели после занятия Ризе, ген. Ляхов говорит: „При выполнении предстоящей операции овладения Трапезондом, в основу наступательных действий необходимо положить последовательное овладение районом, при чем конечной целью операции поставить занятие положения, прочно обеспечивающего владение Трапезондом и возможность не допустить успеха турок, в случае их попытки переходом в наступление, захватить обратно в свои руки побережье Черного моря."

---

[1]) Копия его была передана в штаб командующего флотом. Д. № 19085

Свою задачу Ляхов разбивал на три частных задачи, выполнение коих он связывал с последовательным занятием районов от Ризе до Офа, от Офа до Сюрмене и отсюда до Трапезонда и Платаны. Выполнение этих операций по времени были связаны им с продвижениями смежного отряда ген. Пржевальского, действовавшего на Байбуртском направлении и прикрывавшего левый фланг Приморского фронта от прорыва или обходов со стороны материка.

В задачу флота, за период выполнения всей операции, Ляховым ставилось:

Для первой задачи—перевозка тактического десанта (одного батальона) в тыл неприятелю, в район Аюан-Джиера; обеспечение безопасности высадки и бомбардировки левого фланга турецких позиций при наступлении Приморского отряда.

Для второй задачи—содействие наступлению войск Приморского отряда бомбардировкой турецких позиций.

Для третьей—обезпечение безопасности высадок у Сюрмене и Платаны, перевозка десантных отрядов к пунктам высадки, бомбардировка фортов и батарей Трапезонда, содействие судовым огнем атаке сухопутными войсками турецких позиций и организация подвоза боевых припасов и продовольствия для отряда.

Исходя из этих задач, Ляхов определял необходимые ему силы флота в составе 1 линейного корабля с двумя миноносцами для его прикрытия, двух канонерских лодок и 4 миноносцев. На эти суда ложились задачи прикрытия фланга наступления отряда, десант у Офа и высадка 1 и 2 пластунских бригад у Сюрмене, а также прикрытие движения транспортов и „Эльпидифоров“ из Батума и Ризе со снабжением. Кроме того, для самого подвоза требовалось выделить в постоянное распоряжение Приморского отряда 4 Эльпидифора, а для перевозки пластунских бригад при выполнении десантов—12 Эльпидифоров и 10 транспортов.

На главные силы флота ложилась задача вести стратегическое прикрытие всей операции.

Таким образом, мы видим, что план действий ген. Ляхова представлял собой продолжение того фронтального наступления в лоб, которое осуществлялось им и до того времени. При этом, вся операция не была рассчитана по времени, так как решение отдельных задач связывалось с действиями и достижениями определенных рубежей смежного отряда Пржевальского. Что касается флота, то он оказывался на неопределенное время связанным у Анатолийского побережья, так как замена одного стратегического десанта рядом тактических все равно требовала прикрытия флота, раз высадка делалась на обороняемом противником побережьи.

Требуя оставления в своем распоряжении Батумского отряда прежнего состава (Ростислав, Кубанец, Донец, 6 миноносцев) и придания к нему отряда десантных судов, Ляхов считал, что

дессантные операции и вся подготовка к ним будет выполнятся под его непосредственным руководством, в нужные моменты, имеемыми силами и средствами.

Ознакомившись с этими соображениями, морское командование снова сообщило кавказскому командованию свои соображения о наиболее выгодном, по его мнению, плане занятия Трапезонда при помощи солидного дессанта [1]).

Однако, оказалось, что план ген. Ляхова был уже принят. Повидимому, несмотря на эрзерумское соглашение и другие взаимные обязательства, сухопутное командование усматривало в предложении решительной дессантной операции стремление флота, как можно скорее „развязаться“ с необходимостью выделения своих сил и вообще хлопот, связанных с осуществлением совместных действий. Между тем, с момента занятия Трапезунда, перед кавказской армией вставал существенный вопрос о возможностях дальнейшего наступления, всецело связанных с переносом всего снабжения на море. С продвижением русских войск за Эрзерум, к Байбурту и Битлису, снабжение их сухим путем из тыла делалось совершенно невозможным и армии были бы обречены на голод. Необходимо было наладить питание морем и кавказское командование неоднократно возбуждало вопрос о выделении для нужд армии новых транспортных средств в дополнение к имеемым. Не разбираясь в морской обстановке, сухопутные руководители считали, что морская коммуникация может быть обеспечена только при наличии ближайшего прикрытия ее флотом и, исходя из этого положения, находили необходимым постоянное пребывание его в данном районе. В дальнейшем, такой взгляд сухопутного командования, совпавший с возрениями на этот вопрос Ставки, привел к выделению на постоянное пребывание в юго-восточном районе (Батум—Трапезонд) целой бригады линейных кораблей, с соответствующим числом миноносцев и вспомогательных судов.

В своем докладе в Морской штаб Ставки адм. Эбергард давал следующую оценку принятого к выполнению плана ген. Ляхова:

---

[1]) Важно отметить, что при всех рассуждениях и обменах мнениями о возможности дессантной операции непосредственно у Трапезонда, отсутствуют данные о силах противника. Теперь мы знаем, что эти силы не превышали 14 батальонов, т. е. 10-12 тысяч, а укрепления Трапезунда, по его взятии, оказались ничтожными. Таким образом, при решении вопроса не было отправной точки—какой силы должен быть намечаемый дессант. Морское командование определяло его в корпус. Когда занятие Трапезонда состоялось, для обезпечения его района здесь было сосредоточено более корпуса (около 65.000), из которых 35000 было доставлено в два приема с европейского театра, уже после его занятия.

Таким образом, этих подкреплений, было бы вполне достаточно для выполнения непосредственной операции на Трапезонд.

Оценка сухопутного плана Морским Командованием.

„План операции Приморского отряда—для флота самый невыгодный, так как заключается в постепенном продвижении по берегу, последовательно беря в лоб одну позицию за другой. При этом плане от флота требовалось постоянное прикрытие позиций от нападения неприятельских судов, поддержка огнем наступления правого фланга и переброска небольших дессантов в тыл неприятельского расположения. Этот план на долго приковывает силы флота к юго-восточной части моря и тем лишает его возможности поддерживать в прежнем об'еме блокаду прибосфорского и угольного районов, а также активно бороться с неприятельским флотом, который за последнее время стал усиливаться подводными лодками. Этот вынужденный переход флота к более пассивной по отношению к неприятельскому флоту деятельности, естественно повлек за собой более свободное развитие деятельности неприятеля, крейсера которого стали снова появляться у наших берегов, а подводные лодки—безпрепятственно действовать на путях нашего каботажа, столь нужного для экономической жизни страны и нашей армии."

Эти взгляды, высказываемые командованием и позже, создавали, таким образом, впечатление об уклонении флота от совместных действий с армией и невозможности для него одновременно выполнять какие либо другие ответственные задачи.

Не вдаваясь в анализ действий и поступков командования по выполнению этих последних, как не входящих в нашу тему, мы можем лишь констатировать:

1) Наличие взаимного непонимания командованиями друг друга, несмотря на заключени всяких соглашений.

2) Сухопутное командование определенно не понимает морской обстановки и в течение всей операции, длящейся полтора года, избирает способы ее выполнения не только невыгодные для флота, его связывающие, но и невыгодные для себя. Имея перед собой противника и численно и технически слабейшего, получая самую разнообразную поддержку флота, сухопутное командование применяет самый длительный, самый трудный и самый сложный способ борьбы.

3) Морское командование вполне право, когда предлагает способ коротких энергичных ударов, но его предшествующее отношение к дессантным операциям вообще, а к крупным в особенности, неподготовленность транспортных средств и явно сквозящее нежелание брать на себя слишком большую ответственность—все это, известное сухопутному командованию, не внушает того доверия, из которого родится вера в успех. Сухопутное командование предпочитает поэтому понятные ему примитивные способы борьбы, с сохранением средств флота в своем распоряжении.

4) Сухопутное командование вправе относиться скептически к уверениям морского командования, что требования армии отрывают флот от других серьезных обязанностей, так как морское командование, уделяя временами самые ограниченные средства флота для поддержки Приморского фронта и доказывая, что оно лишено возможности дать больше, временами притягивает сюда весь флот для сравнительно ничтожных задач.

5) Большинство осложнений в вопросах совместных действий является результатом не только недоговоренности, но и отсутствия живой постоянной связи. При армии и ее командовании нет авторитетных уполномоченных представителей морского командования, которые могли бы разрешать на местах возникающие вопросы и создавать единое понимание идей и способов выполнения операций. Это было сознано только в самом конце, и потому совершенно правильно было то, что Начальник Высадки являлся вместе с тем и начальником побережья района операции, имея в своем штабе сухопутного оперативного представителя.

Подготовка к дессантным операциям.

Когда вопрос о посылке пластунских бригад был окончательно решен и морское командование уже сделало распоряжение о подготовке необходимых средств для перевозки, Начальник Высадки получил приказание договориться с ген. Ляховым о месте высадки. Фронт Приморского отряда в это время находился между Офом и Хамурканом. Рекогносцировка побережья показала, что этот район весьма не удобен для производства высадок. Берег был совершенно открытый, очень узкий пляж с близко подходившими к берегу возвышенностями не давал возможности свободной выгрузки большого количества людей и обозов, а наличие камней у прибрежной полосы затрудняло подход „Эльпидифоров“ к берегу непосредственно. Все это привело морское командование к выводу, что наиболее благоприятным местом высадки является Ризе, в соответствии с чем было отдано распоряжение о подготовительных мерах именно в этом пункте.

На уведомление об этом выборе ген. Ляхова, последний ответил, что „он согласен на высадку в Ризе только в том случае, если дальнейшая доставка на „Эльпидифорах“ будет совершена в тот же день в количестве не менее одной бригады“.

Это требование сильно озаботило морское командование.

Появление за последнее время у неприятеля подводных лодок дальнего действия в значительной мере осложняло обстановку на море. Продолжительное скопление транспортов, при недостаточности средств для их охраны, заставляло командование стремиться к достижению самого короткого срока пребывания транспортов у открытого побережья Лазистана. Поэтому, по плану операции предполагалось, что сейчас же после высадки десанта транспорты, под конвоем всех наличных миноносцев будут

из Ризе отведены в Батум и Поти. Перевозка одной из бригад на тральщиках к Хамуркану, отстоявшему от Ризе на 15 миль, по мнению командования, требовала отвлечения миноносцев и флота от прикрытия транспортов, и командование решительно высказывалось против этого.

Получив извещение, что Командующий кавказским фронтом ген. Юденич прибудет для присутствия при выполнении операции, адм. Эбергард приказал Начальнику Высадки обсудить весь вопрос о высадке в Ризе и „объяснить, что даже английский флот не мог выполнить требований, подобных требованиям Ляхова, который не представляет себе масштаба и значения подлодок, действующих против массы транспортов". Что касается перевозки бригады на „Эльпидифорах" к фронту, то командование считало что она „может быть выполнена по окончании всей высадки".

На совещании Начальника Высадки с Юденичем, этот вопрос был решен в соответствии с пожеланиями морского командования, и было установлено, что высадка будет доведена до конца и, если обстановка на фронте потребует срочной переброски, то для этой цели будет дана возможность использовать тральщики.

Таким образом, в этом вопросе как будто было достигнуто соглашение. Однако, в дальнейшем оказалось, что каждое командование осталось при своих требованиях, и конец высадки ознаменовался полным разногласием в вопросе „совместных" действий.

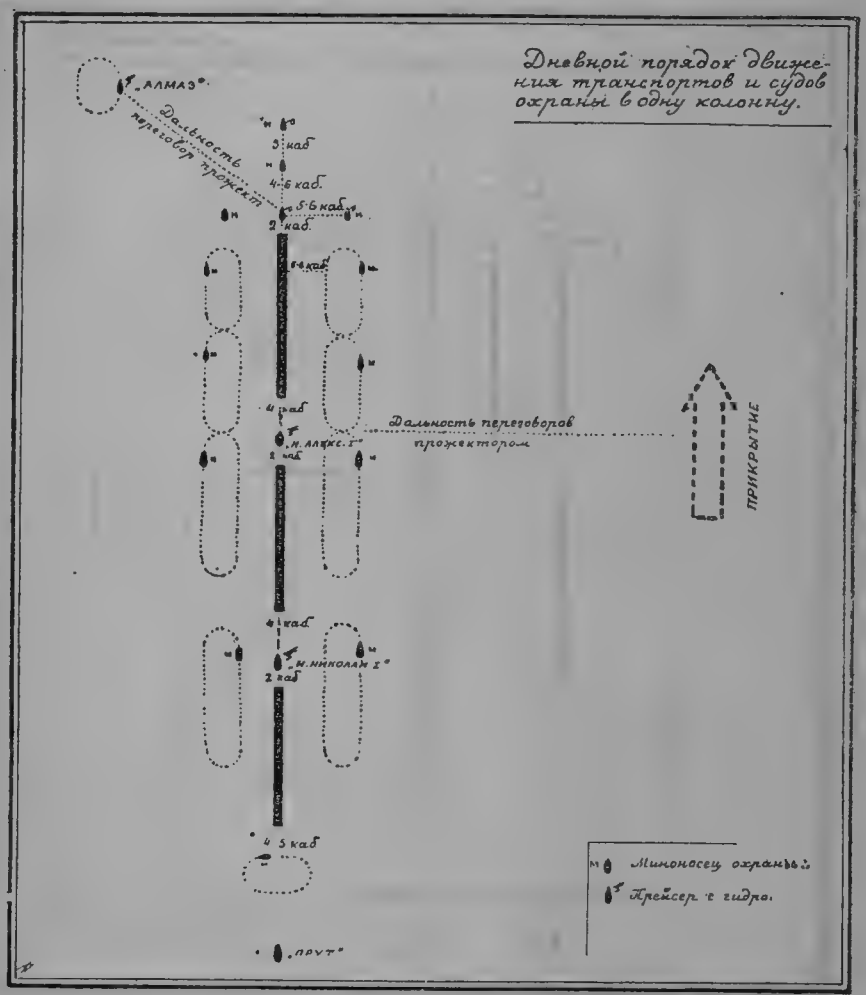
Перевозка десантного отряда из 2 пластунских бригад из Новороссийска в Ризе.

Организация морской части операции и ее план.

Переговоры со Ставкой и Кавказским командованием установили, что флоту надлежало, сосредоточив к 17 (30) марту в Новороссийске необходимые транспорты с их конвоем, перевести обе пластунские бригады в Ризе не позднее 25 марта (7 апреля). Общее руководство операцией возлагалось на Командующего флотом. Соответственно плану операции, силы флота были разделены на а) корабельное прикрытие, в составе двух дредноутов, двух крейсеров и 6 эск. миноносцев, б) охрану флотилии в составе крейсера „Прут", посыльных судов „Алмаз", „Александр I", „Николай I" (два последние с гидро), и всех остальных миноносцев.

К моменту выхода транспортов из Одессы для следования в Новороссийск, часть корабельного прикрытия (л. к. „Екатерина", крейсер и м-цы) выходит в море и держится к югу от линии Тарханкута—Фидониси, на больших глубинах, прикрывая транспорты. Во время стоянки транспортов в Новороссийске,

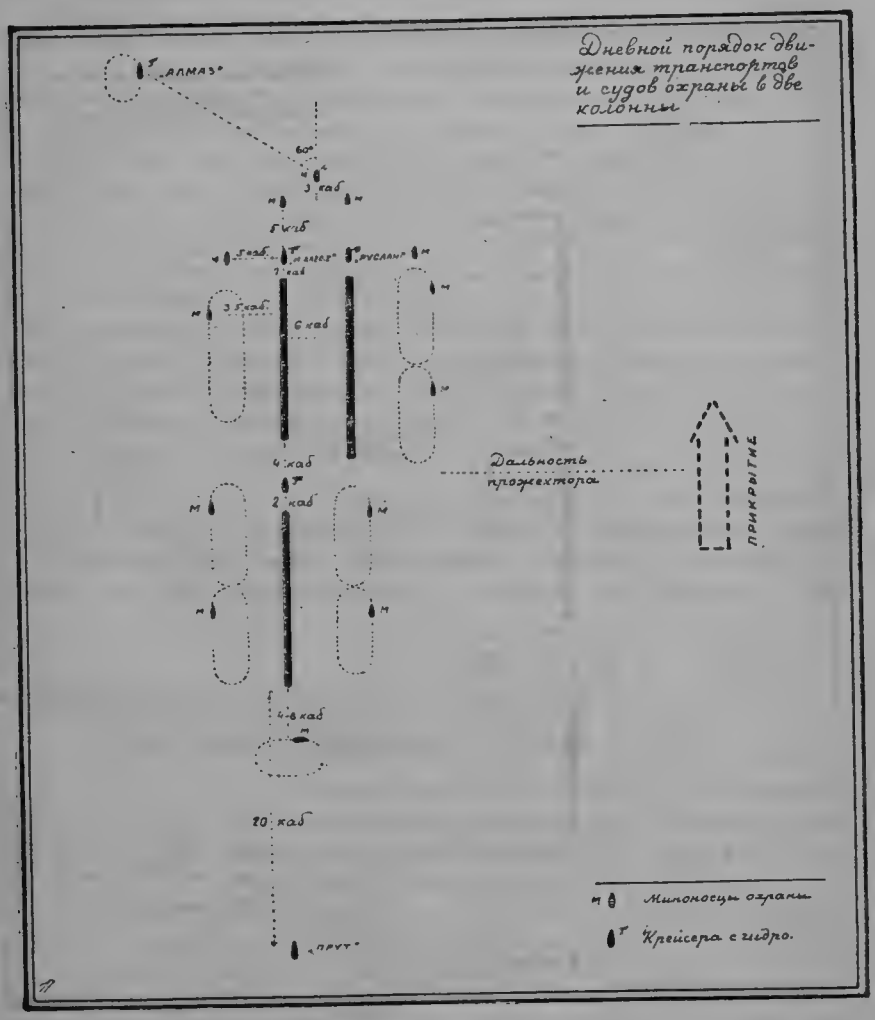
корабельное прикрытие стоит в том же порту, возобновляет запасы, высылая в дозор крейсер и, если погода позволяет, то гидро. Во время перехода дессанта, корабельное прикрытие (л. к. „Ма-



Черт. 11.

рия" (командующий флотом), л. к. „Екатерина", крейсера и миноносцы при ней) держатся к W от транспортов, прикрывая их от нападения неприятельских крейсеров со стороны Босфора. В период подхода к Ризе и во время высадки, корабельное прикрытие находится в море на больших глубинах, прикрывая операцию с моря.

Задача охраны—обеспечение транспортов во время перехода и в период высадки от атак неприятельских подлодок и миноносцев. Во время перехода охрана образует вокруг транс-



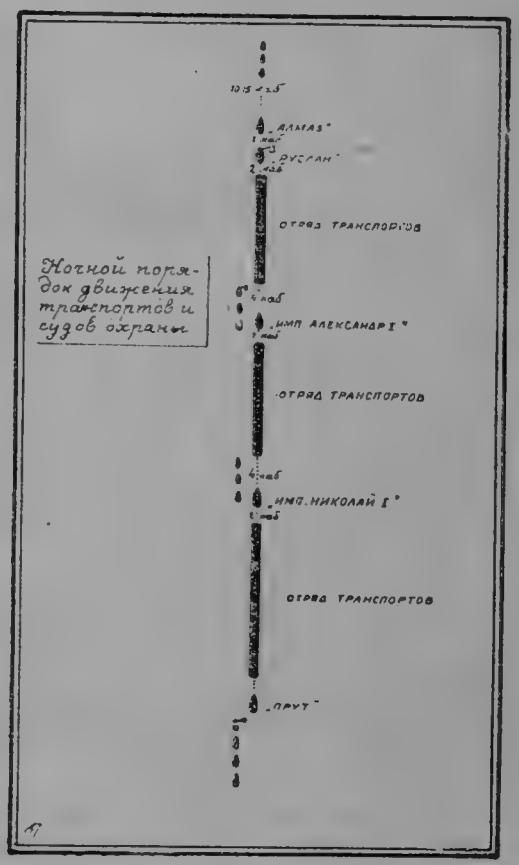
Черт. 12.

портов пепь. Охранные миноносцы, идя в расстоянии 5—8 кабельтовых произвольными переменными курсами, следят за своими участками, двигаясь по всему району колонны, вверенному его охране (см. походные строи).

Идущий в дозоре головной крейсер „Алмаз" держится впереди, на расстоянии видимости сигналов прожекторами. Дневной

строй—одной или двумя колоннами, ночной—одной колонной. (см. схемы походных строев—черт. 11, 12, 13).

С прибытием транспортов в Ризе, суда охраны вступают во внешнюю охранную цепь всего пространства высадки, со-



Черт. 13.

ставляя последовательно несколько линий в расстоянии до 10—15 кабельтовых одна от другой.

На ночь суда охраны становятся на якорь под берегом в заливе Ризе. По окончании высадки суда охраны сопровождают транспорты в порта их дислокации [1]).

---

[1]) Д. №№ 19079, 826, 796.

Подготовка побережья и рейда высадки. Высадка пластунских бригад в Ризе. Переброска одной бригады в Хамуркан.

На обязанности Начальника Высадки и его штаба лежала подготовка побережья и рейда высадки для операции, для чего ему были подчинены: отряд судов Батумского района, порты Батум и Ризе, база высадки, в составе двух базных транспортов с личным составом двух береговых баз, сетевой заградитель „Аюдаг“ и все наличные плавучие средства („Эльпидифоры“) [1]).

В соответствии с полученными сведениями о количестве транспортов и имеемой охраны, Начальником Высадки была разработана следующая организация подготовки побережья и рейда Ризе для выполнения высадки:

Подготовка побережья высадки. I. Побережье района высадки в бухте Ризе от м. Пириос (вестовая оконечность) до мыса у р. Аскарис (остовая оконечность) разделено на участки, соответственно числу отрядов транспортов, причем левый участок побережья предназначен для высадки 1 бригады пластунов, центр—для артиллерийского дивизиона и правый—для 2-ой бригады. Места транспортов по линии одной кильватерной колонны отмечены соответствующими вешками, в расстоянии одного кабельтова от береговой черты. Рейд, начиная от отмели у мыса Пириос, для предупреждения прорыва неприятельских подлодок, закрывается на дистанции от 20 до 25 кабельтовых сетевым заграждением, поставленным заградителем „Аюдаг“, причем с остовой стороны бухты, между берегом и заграждением, оставляется проход в 2 кабельтова для прохода транспортов. В этом проходе для его защиты от прорыва подлодок становится одна из канонерских лодок, вторая держится у другого конца сети у м. Пириос.

Накануне высадки, перед наступлением темноты, в Ризе прибывают из Батума оба базные транспорта („Треворианъ“ и „Бурдейль“) с личным составом баз, которые немедленно приступают к разгрузке своих плавучих средств и организации пристаней и к установке, по указанию командира порта Ризе, створ-

---

[1]) Необходимо указать, что к моменту десантной операции развертывание организации высадки еще не было осуществлено и потому непосредственное руководство операцией оставалось за командованием флота. Начальнику высадки были даны лишь общие указания наблюдения за выполнением плана в соответствии с данными на этот случай директивами, а также поручен учет опыта для практики будущего. Таким образом, первая высадка протекала при наличии в районе Ризе четырех самостоятельных морских частных начальников, порознь подчиненных командующему флотом,—начальника транспортной флотилии, начальника корабельной поддержки, начальника высадки и командира порта Ризе. Ненормальность такой организации командования была сознана и в последующих высадках руководство было об'единено в лице Начальника Высадки.

ных и других отличительных знаков, определяющих наиболее удобные места для приставания ботов, катеров и тральщиков к берегу.

С получением извещения о времени прибытия транспортов в Ризе, Начальник Высадки, с отрядом судов, назначенных для участия в операции, выходит, в ночь перед высадкой, из Батума к месту назначения. По прибытии, заградитель „Аюдаг“ приступает к постановке сети, ориентируясь по стоящим на рейде шлюпкам с огнями, расставленным командиром порта в пунктах начала, конца и поворотов сети. Канонерские лодки занимают назначенные им места и вступают в исполнение обязанностей брандвахтенных судов. С момента рассвета, все наличные „Эльпидифоры“ выходят за линию сети для несения охранной службы по внутренней линии, двигаясь в намеченных им участках по параллельным линиям, стараясь поддерживать шахматный порядок движения, дабы возможно равномернее прикрывать охраняемое ими водное пространство. С момента подхода транспортов и вступления во внешнюю линию охраны конвоирующих миноносцев, часть „Эльпидифоров“ снимается с охраны для разгрузочных операций.

Такова в общих чертах была организация подготовки побережья и рейда высадки к операции (см. чертеж 14).

Подготовка рейда к высадке.

24 марта (6 апреля), получив известие о времени прибытия транспортов, намечавшемся на рассвете 25 марта (7 апреля), начальник высадки около 10 ч. веч. того же дня, с назначенными в операцию судами, вышел в Ризе [1]).

К моменту его прибытия в Ризе (около 2 час. ночи), на рейде уже находились базные транспорты, разгружавшие из своих трюмов боты и катера. Последние, со своей прислугой, были заранее росписаны по транспортам, которые они должны были обслуживать. Одновременно на рейд прибыли тральщики и одна из канонерских лодок. Погода исключительно благоприятствовала операции. Был мертвый штиль. С приходом отставшего „Аюдага“ предстояло наблюсти за правильностью постановки сетевого заграждения по выставленным командиром порта брандвахтенным шлюпкам. Однако, в назначенное время „Аюдаг“ не прибыл, и это вызвало беспокойство. Предполагая, что тихоходный заградитель (6 узлов), приспособленный из старого каботажного парохода, получил какое либо повреждение в машине, Начальник Высадки приказал запросить спиралью его место. После ряда вызовов, „Аюдаг“, по прошествии двух часов, сообщил, что он по ошибке прошел Ризе и оказался почти у Трапезонда и,

[1]) Посадка бригад в Новороссийске должна была начаться 18 марта (1 апреля), но из задувшего сильного норд-веста (бора), во время которого ряд транспортов получил повреждение, пришлось перенести начало операции на 22 марта (3 апреля); 22 марта (4 апреля) транспорты закончили посадку и вышли в море. Д. № 796.

таким образом, может прибыть к месту постановки сетей лишь к 7 часам утра [1]).

Это сильно осложняло дело. Сами по себе сети, весьма несовершенные в то время, технически едва ли могли, в случае прорыва подводных лодок, оказаться серьезной преградой; главная защита здесь возлагалась на линии охранных судов, но их наличие было серьезным моральным фактором. Личный состав транспортов и десантные войска знали о том, что рейд будет огражден сетями и твердо верили в их действительность. Поэтому, отсутствие их могло сильно сказаться на психике личного состава транспортов, в большинстве—торговых моряков, оставшихся по мобилизации на своих пароходах. Скрыть отсутствие сетей также было трудно, тем более, что с рассветом, одновременно с появлением транспортной колонны, со стороны Офа показался „Аюдаг", который сигналом просил разрешения начать постановку сети.

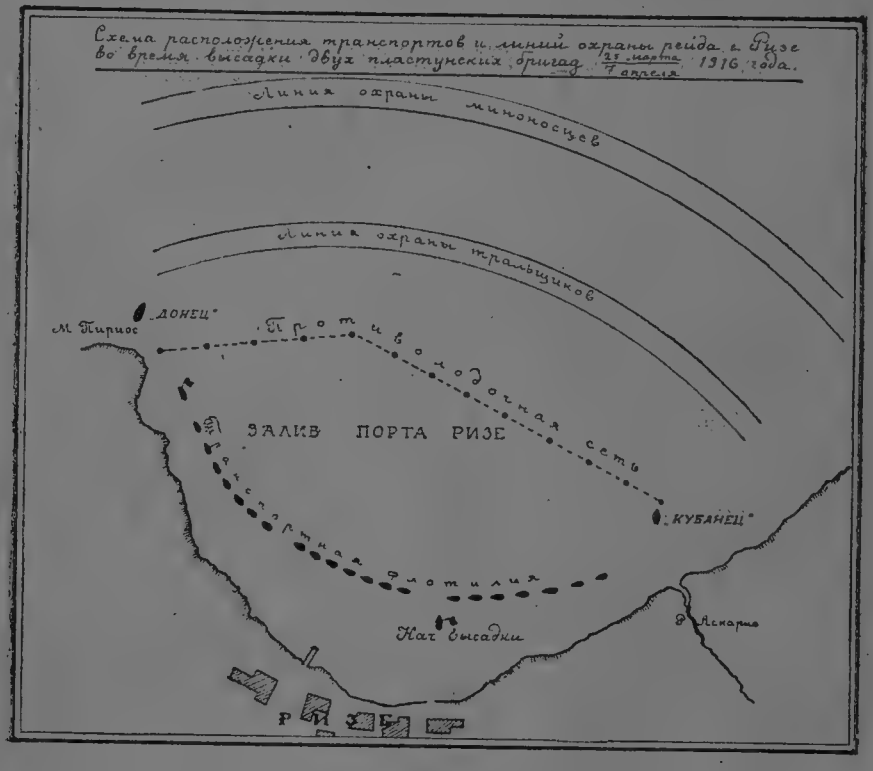
К этому времени транспорты уже входили на воображаемый защищенным сетями рейд. Единственно, что оставалось Начальнику Высадки сделать, чтобы не дать закрасться сомнению среди личного состава флотилии, это приказать передать по линии транспортов семафор „Аюдагу" ставить вторую линию сетей, что до известной степени скрывало истинный смысл его сигнала.

Этот случай не привел к каким-либо нежелательным последствиям, но он весьма рельефно подчеркивает значение подготовки к подобного рода операциям и важность тренировки для уверенности в невозможности подобного рода явлений. При наличии деятельного и бдительного противника, подобный случай не остался бы не использованным, и подводная лодка свободно могла бы, даже не подозревая—стоит ли сеть или нет, оказаться на рейде, наполненном транспортами. Вместе с тем, чтобы компенсировать отсутствие сети, пришлось до момента ее фактической постановки, двинуть в охрану все „Эльпидифоры", даже те, которые предназначались для выгрузки десанта. Выделение таких мощных разгрузочных средств не могло не отразиться на интенсивности первого периода высадки. Что такая атака была возможна именно в этот период, доказывает то, что в момент подхода флотилии транспортов к Ризе, ее концевой отряд подвергся атаке подводной лодки, отогнанной гидро с вспом. крейсера „Николай I".

Высадка. В 6 ч. утра, с прибытием на рейд транспортов, занявших места по диспозиции, на-

[1]) Случай с «Аюдагом» может быть объяснен совершенным навигационным невежеством его командира. Проскочить на прямом курсе из Батума в Ризе на 20 миль, при наличии специально для заградителя поставленных шлюпок с огнями, возможно было только при полном отсутствии ведения прокладки и простейшего счисления. Впрочем, вместе с «Аюдагом» туда же проскочила и кан. лодка «Донец»; очевидно, оба судна шли, взаимно полагаясь друг на друга.

чалась высадка, под прикрытием двух линий охраны (ближайшая—„Эльпидифоры", наружная—миноносцы) и с общим прикрытием главными силами флота в море. Сейчас же по постановке транспортов на якорь, базные транспорты отправили свои плавучие средства, согласно росписанию по отрядам. I пластунская бригада, находившаяся на первом отряде транспортов, выгружалась в вестовой части бухты, горный дивизион в центре и



Черт. 14.

II бригада в остовой части. Штилевая погода чрезвычайно благоприятствовала высадке, и это, в первую очередь, сказалось на выгрузке лошадей, которые с ближайших к берегу транспортов выгружались вплавь. Согласно плану высадки первыми выгружались войска. Ввиду того, что до конца постановки сети, пришлось все наличные „Эльпидифоры" держать в охране, первые рейсы с войсками были сделаны на ботах. К концу постановки сети, когда начальник минной бригады, руководивший прикрытием, признал, что охрана достаточна, „Эльпидифоры" были отозваны и приступили к разгрузке. Сразу сказались

исключительные качества этого универсального судна, которое могло за один рейс выбросить до 1000 человек десанта и громадное количество всевозможного груза. К 5 часам высадка была полностью закончена, и транспорты имели возможность еще засветло покинуть рейд.

Учет опыта высадки.

Сводя данные этой операции, легшие в основание разработки планов дальнейших высадок, необходимо отметить следующие дефекты организации в отношении подготовки, выполнения и управления:

1. *Подготовка рейда высадки:*

а) Запоздалая постановка сетей, указанная выше. Случай с „Аюдагом" показал, что необходима заблаговременная постановка сетей, хотя бы имелось опасение, что неприятель может ее наблюсти. Кроме того желательна постановка не одной, а двух и более линий.

б) Перед приходом транспортов должно быть произведено контрольное траление рейда.

в) Для урегулирования порядка движения выгрузочных средств и направления свободных по новым назначениям, необходимо наличие должности „коменданта на воде" [1]).

г) Для оказания помощи в случаях аварии или подрыва транспортов должна быть создана спасательная партия, обладающая мощными водоотливными средствами, спасательными плотами и т. п. Она же имеет назначение и борьбы с пожарами на транспортах (при обстрелах).

2. *Подготовка побережья высадки.*

а) Побережье должно быть тщательно изучено, при чем должны быть выяснены, как площадь удобная для своза и выгрузки десанта, так и наличие дорог, необходимых для движения обоза. В случае наличия болотистых мест, ручьев и т. п. препятствий, эти неудобства должны быть устранены рабочими командами баз высадки, или приняты во внимание при установлении мест выгрузки и соответственным образом обвехованы.

б) Прибрежные глубины должны быть тщательно изучены для выбора мест приставания, причем, во избежание скопления разгрузочных средств, пункты разгрузки „Эльпидифоров" и самоходов [2]) должны намечаться отдельно от мест приставания ботов и других мелких плавучих средств.

---

[1]) По ныне принятой терминологии,—«начальник высадки».

[2]) Род баржи с моторным двигателем большой грузоподъемности (получившие популярное имя — «болиндеры», по названию их двигателя), способной приставать носом к берегу и подавать на него широкую сходню. Эти суда появились уже позже высадки у Ризе и служили для разгрузки транспортов, принимая преимущественно лошадей, повозки, орудия и т. п. Были бы весьма удобны, если бы имели не столь слабый двигатель, вследствие чего могли работать не во всякую погоду.

в) Все побережье должно быть разделено на участки, по отрядам транспортов, и обслуживаться своими базными командами. Последние должны быть обеспечены всеми средствами, позволяющими ускорить разгрузку пристающих судов, материалами для быстрой установки и сборки пристаней(на козлах, бочках, плотах). В составе команд должны быть введены ремонтные партии для срочной починки плавучих средств и исправления аварий.

г) Для создания связи со своим отрядом транспортов, каждый участок должен иметь пост связи (семафорная и сигнальная связь), а также телефонный пост для сношений со своей базой, штабом Высадки и комендантом на воде, через центральную телефонную станцию.

3. *Управление высадкой.*

а) Объединение всего управления высадкой в руках одного Начальника высадки, с подчинением ему всех частных начальников в районе операции (начальника транспортной флотилии, начальника охраны и прикрытия и др.). Неустановленность этого принципа при высадке в Ризе создала многоначалие во время операции и внесла осложнение в дело руководства, так как подчиненные инстанции не имели ясного представления о правах наличных начальников.

Действия противника. Десантные приготовления не остались в секрете от неприятеля, который, очевидно, был предуведомлен о готовящемся десанте своей агентурой. 22 марта (4 апреля), т. е. непосредственно после сосредоточения отряда транспортов в Новороссийске, отряд судов, прикрывавший Новороссийск с моря, в составе л. к. „Екатерина“, кр. „Кагул“ и миноносцев, на рассвете, идя курсом на Новороссийск, заметили в утренней мгле силуэт судна, идущего тем же курсом. Сделав опознательные и получив неверный ответ, отряд лег на подозрительное судно и вскоре опознал „Бреслау“. Сблизившись на 92 каб., „Екатерина“ открыла огонь из 12″ орудий. „Бреслау“ тотчас повернул в море и, часто меняя курсы, чтобы сбить наводку, увеличил ход и через час скрылся за горизонтом. Присутствие „Бреслау“ в столь необычном месте [1]), свидетельствовало о том, что ему было известно место посадки десанта и сосредоточение здесь транспортов. Зная, что флот будет связан конвоированием, „Бреслау“, повидимому, намеревался держаться той же тактики, которая сорвала в свое время операцию закупорки Зунгулдака. В тот же день миноносец „Строгий“, находясь в очередном крейсерстве у берегов Лазистана, в районе Ризе, обнаружил по курсу подводную лодку, которую успешно таранил, пройдя над ней, причем пери-

[1]) Накануне «Бреслау» появлялся у берегов Лазистана и обстреливал русские позиции у Офа.

скоп лодки прочертил по борту миноносца. По осмотре винтов миноносца, одна из лопастей оказалась поврежденной от удара об корпус лодки [1]). В день самой высадки, 25 марта (7 апреля), в районе Хамуркана, т. е. на линии берегового фронта, миноносец „Стремительный", около 11 часов, также обнаружил лодку, которая выпустила две мины в конвоируемый им транспорт [2]). Одновременно летчик, находившийся в разведке у Ризе, заметил лодку в подводном состоянии, направляющуюся к району высадки, на которую он сбросил бомбу и привлек миноносцы. Таким образом, присутствие неприятеля в наиболее важных пунктах операции определенно свидетельствовало об осведомленности его относительно ее времени, месте и сущности.

Подтверждение этому дают и факты на сухопутном фронте. Так, придерживаясь до сего времени оборонительной тактики, турки за три дня до высадки пластунских бригад перешли к активным действиям и угрожали прорвать фронт приморского отряда. Было ясно, что они получили подкрепления из Трапезонда и спешили нанести удар до прибытия подкреплений к отряду Ляхова.

Переброска части десанта в Хамуркан.

Подтянув резервы и с трудом сдерживая неприятеля, Ляхов срочно сообщил и ген. Юденичу и адм. Эбергарду о тяжелом положении фронта и о необходимости выполнить перевозку десанта к Офу без замедления.

Как сказано выше, высадка намечалась в Ризе, откуда войска должны были идти на фронт берегом. Теперь, под влиянием реальной угрозы, сухопутное командование переменило свое намерение и уже в момент выполнения операции высадки потребовало, чтобы сейчас же бригады были переброшены на фронт. Просьба эта кончалась сообщением, что „необходима крайняя срочность доставки, обстановка не допускает отсрочки".

Ген. Юденич, находившийся на корабле Начальника Высадки, получив тождественное донесение, подкрепленное затем личным докладом Ляхова по телефону, счел положение угрожающим и решил принять все меры, чтобы в тот же день доставить на фронт хотя бы одну бригаду без обоза. Однако, остановить высадку, бывшую в полном разгаре, было невозможно. Пользуясь хорошей погодой, транспорты быстро выкидывали людей, лошадей, артиллерию, грузы на берег, где все это было перемешано и требовало значительного времени для приведения в известность. Приостановить выгрузку и перебросить оставшиеся на транспортах в район фронта к Хамуркану,—значило бы при-

---

[1]) Атака была произведена очень удачно; миноносец буквально подмял лодку под себя, но был упущен момент бросить с кормы имевшиеся на готове гидростатические бомбы. Это спасло неприятеля, который, получив повреждение, с трудом дошел до Трапезонда.

[2]) В донесениях указывалось на наличие двух подлодок, но присутствие второй не подтвердилось.

вести туда людей без снаряжений, лошадей без фуража и наоборот.

По совещании Юденича с Начальником Высадки было решено продолжать высадку до конца, тем более, что этому благоприятствовала погода, а затем перебросить одну из бригад (людей без обоза) к Хамуркану. Начальник Высадки брался выполнить эту операцию и просил лишь сношений с морским командованием для получения разрешения и необходимого прикрытия. Еще до принятия этого решения пришел ответ морского командования на просьбу ген. Ляхова.

Командующий флотом, имея сведения от начальника транспортной флотилии, что он кончит разгрузку к 5 часам дня, и, считая своей главной задачей обеспечить возвращение разгруженных транспортов в Батум и Поти, отвечал: „Обращаю ваше внимание на недопустимость посылки пароходов в Хамуркан при наличии неприятельских подлодок и когда средства флота заняты более сложной операцией“ [1]).

Вызванный ген. Юденичем, начальник транспортной флотилии, адм. Хоменко, на просьбу выделить несколько транспортов, ответил отказом за невозможностью отменить уже сделанные распоряжения о возвращении транспортов в намеченные базы, указав, что флотилия выполнила порученное ей дело и должна продолжать без перебоя грузовые перевозки. На доводы, что этого требует серьезное положение на фронте, ради чего была предпринята вся операция, адм. Хоменко снова сослался на невозможность для него отменить полученные приказания командования и предложил вести переговоры с этим последним.

После этого флотилия в 5 часов вечера, закончив выгрузку, ушла под охраной миноносцев. На рейде Ризе остался Начальник Высадки, 8 тральщиков типа „Эльпидифор“ и несколько мелких судов, находившихся в его распоряжении. Обсудив с ген. Юденичем создавшееся положение, Начальник Высадки предложил использовать для переброски одной бригады имеемые в его распоряжении „Эльпидифоры“, которые могли принять на короткий переход требуемое число людей с их снабжением на себе. Необходимо было получить охрану в пути. С этой целью в 5 ч. 40 м. Начальник Высадки сообщил морскому командованию по радио, что „Юденич просит не откладывая перевести одну бригаду в Хамуркан на тральщиках, придавая этому большое значение“. Ввиду неполучения ответа, радио было повторено, с добавлением просьбы сообщить, какая охрана и прикрытие будут даны на пути Ризе—Хамуркан. Чувствовалось, что каждый час задержки сильно осложнит выполнение этой дополнительной операции. Особенно важно было воспользоваться условиями погоды (почти штиль), которая могла в условиях этого района быстро смениться штормом. Пользование „Эльпидифорами“, на-

[1]) Т. е. прикрытием транспортов.

груженными войсками, в таком случае совершенно исключалось. Даже при наличии средней волны 4—5 б.,—приставание к берегу непосредственно (ценнейшая десантная особенность „Эльпидифоров") было бы невозможно, что при отсутствии перегрузочных средств—ботов, которых взять с собой было немыслимо, лишало переброску всякого смысла.

Эти соображения, переданные Начальником Высадки, считавшим себя поставленным в необходимость предупредить Юденича об условиях, при которых операция возможна, побудила последнего послать Командующему флотом в 6 ч. вечера радио следующего содержания:

„Высадка пластунов в Ризе была обусловлена необходимостью перевозки одной бригады в тот же день дальше до Хамуркана. До сего времени никаких распоряжений о дальнейшей перевозке нет. Благоволите сообщить, когда таковая будет произведена. Турки против Ляхова усиливаются и несколько раз переходили в наступление, а пластуны бесцельно стоят на берегу, ожидая перевозки".

Ответ Командующего флотом гласил:

„Перевозка в Хамуркан на „Эльпидифорах" может считаться обеспеченной при большом числе миноносцев, которые могут быть сосредоточены и действовать после проводки транспортов в Поти и Батум и возобновив запасы топлива. Однако, если обстоятельства требуют перевозки теперь, то она будет прикрыта от возможного появления неприятельских крейсеров. Предупреждаю, что при наличии в Хамуркане подводных лодок и при малом числе миноносцев вероятен случай потери от одной их атаки целых батальонов. По моему мнению, лучше выждать очищения моря, если невозможно продвижение войск по суше".

Из последующего обмена радио между штабом командования и штабом Начальника Высадки выяснилось, что адм. Эбергард не считает возможным выделить миноносцы. Штаб сообщал: „Предупредите Юденича и Ляхова, что прикрытия в воскресенье и понедельник не будет (т. е. этот и следующие день), со вторника—непрерывно". Это означало, что переброска морем в эти дни не может быть осуществима, и, так как сухопутному командованию надо возможно скорее перебросить бригады на фронт, то оставалось только немедленно направить их берегом. Движение это частью обозов уже началось, но при наличии единственной очень плохой дороги по берегу, прибытие на фронт затягивалось на два или три дня. Между тем, в вечернем сообщении Ляхов подтверждал серьезность положения и снимал с себя ответственность за удержание фронта.

Надеясь все же добиться согласия морского командования и видя, что флот занят прикрытием уходящих транспортов и считает десантную операцию делом конченным, Юденич прибег уже к дипломатическому приему того времени, обычно давав-

шему результаты. Посланная им новая радиограмма била в этом направлении: „Августейший главнокомандующий находит необходимым во все время операции продолжать охрану флотом побережья, чтобы обеспечить войска от обстрела неприятельских судов".

В сущности она означала, что сухопутное командование считает операцию не законченной и ставит командованию флотом на вид, что фактически цель операции не достигнута.

Вызов был принят и ответ гласил: „Прошу вас донести августейшему главнокомандующему, что успешная морская перевозка в 2-х дневный срок войск из Новороссийска в Ризе достигнута без потерь, напряжением всех сил флота, и, я надеюсь, доказывает твердое стремление флота всеми мерами облегчить труды нашей армии".

Обмен телеграммами был внезапно переведен в совершенно иную плоскость. В 11 ч. 25 м. вечера того же 25 марта, (7 апреля) командованием была получена радио:

„Вышел на „Александре Михайловиче" [1]) с первой бригадой пластунов на тральщиках Хамуркан. К рассвету пришлите на короткий срок миноносцы в охрану. Юденич".

Поставленному перед совершившимся фактом командованию оставалось лишь отдать немедленное приказание: „Перевод транспортов на север отменяется. Начальнику минной бригады со своими миноносцами идти охранять „Эльпидифоры". Флот в прикрытии".

Обстоятельства, побудившие Юденича на этот шаг, были таковы:

Еще днем, во время только что начавшихся переговоров, вернувшиеся с берега чины штаба Юденича донесли, что дорога забита обозом и движение восковых частей будет очень затруднено. Командующий Кавказской армией обратился к Начальнику Высадки с вопросом, допускается ли им возможность воспользоваться ночным временем для переброски бригады на тральщиках и можно ли эту переброску произвести, приняв необходимые меры предосторожности при помощи имеющихся в распоряжении Навыса средств охраны.

В случае убежденности Начальника Высадки в осуществимости такой переброски, Юденич брал на себя ее решение.

Будучи одновременно Начальником прибрежного района и зная обстановку на море, адм. Каськов представил следующие соображения и план действий:

1. Обнаруженные утром в районе высадки непр. подводные лодки в течение дня себя ничем не проявили и, можно думать, что обилие средств охраны (миноносцы, тральщики, сети и пр.) заставило их отказаться от атак. В случае, если бы они продол-

---

[1]) Флагманское судно Начальника Высадки, где находился Юденич со штабом.

жали наблюдение за районом, то уход всех крупных транспортов должен был убедить их в окончании операции. Отсутствие об'ектов для атаки должно было побудить лодки идти на восток в надежде найти случай для нападения в местах скопления транспортов или вернуться в базу, по крайней мере, на ночь.

2. Присутствия в море неприятельских крейсеров, судя по проходящим радио-переговорам частей действующего флота, не обнаружено. Не обнаружено так же их присутствия радиостанциями, следящими за воздухом.

3. Ночной переход тральщиков, при условии быстрой посадки одних людей под вечер, с берега непосредственно, вполне возможен и безопасен. Тральщики идут в ближайшем, как позволят глубины, расстоянии от берега (до 2 кабельтовых).

4. Средствами охраны от подлодок явятся: пос. судно „Александр Михайлович" (флаг), пос. судно „Летчик" [1]), наличные гидро. Для освещения района у Хамуркана, будет послан к Трапезонду миноносец Батумского отряда, находящийся в очередном обходе побережья.

5. В случае обнаружения подводной лодки, она будет отогнана охраняющими судами, идущими мористее, и ее атака на большом расстоянии проблематична. При обнаружении больших судов неприятеля, таковые будут опознаны заблаговременно и тральщики, подойдя к берегу вплотную, успеют произвести высадку, до подхода неприятеля, чему будет способствовать отсутствие грузов.

К этому Начальник Высадки добавил, что, в случае решения Юденича выполнить эту перевозку [2]), он не сомневается, что

---

[1]) Старый номерной миноносец, имевший назначение состоять при местном отряде гидро-авиации для оказания содействия снизившимся и поврежденным самолетам.

[2]) Во всем этом инциденте положение Начальника Высадки было весьма щекотливое. Находясь в непосредственном подчинении Командующему флотом, Начальник Высадки, как знакомый с действительной обстановкой на Приморском фронте, понимал, что подкрепление должно быть немедленно влито на фронт. И он, и его штаб, рассматривали высадку у Ризе (и, если нужно, у фронта), как десантную операцию, а не как перевозку только. Обстановка на фронте к моменту прибытия пластунов допускала возможность сложиться так, что могла потребоваться высадка не только у фронта, но и в тылу неприятеля, т. е. на обороняемое побережье. Это штабом высадки предусматривалось, но, как видно из описанного выше, отметалось Командованием флота. Стоя перед этой диллемой, адм. Каськов видел единственный выход в том, чтобы сухопутное командование само решило этот вопрос и отдало приказ о выполнении перевозки. Юденич, нежелая обострять отношений, колебался это сделать, но когда переговоры выяснили, что Командование флотом не соглашается на выполнение операции, поставил Начальнику Высадки вопрос—может ли он выполнить ее. Адм. Каськов ответил, что он ожидает его приказания. Нужно заметить, что, согласно положения о Начальнике Высадки, последний находился в подчинении Командующего флота (как начальник прикрытия) во все время производства высадки до того момента, пока высаженные войска не закрепятся на берегу. Этот момент определялся сухопутным начальником десанта, и с этой минуты Начальник Высадки переходил к нему в подчинение. Юденич являлся Командующим всем Кавказским фронтом и Ляхов был его частном начальником. С уходом флота, т. е. с концом морской части операции, Юденич

Командование флотом пришлет миноносцы для охраны. Относительно же места высадки, было высказано, что оно должно быть выбрано ген. Ляховым, но не в непосредственной близости к фронту, так как артиллерийское прикрытие, которое могут дать сопровождающие суда охраны, недостаточно по силе огня для обеспечения района высадки от удара противника с суши.

Приказание было дано. Первая бригада срочно была посажена на тральщики и вышла из Ризе.

Весь путь был пройден благополучно. На полдороге подошли конвоирующие миноносцы минной бригады и, таким образом, к моменту высадки отряд получил необходимое прикрытие. Высадка протекла без всяких существенных осложнений [1]).

Высаженные пластуны сейчас же были направлены в наиболее угрожаемые участки фронта. По совещании с Ляховым, Юденич вернулся с Начальником Высадки в Батум [2]).

В заключение необходимо указать на то, что морское командование, стоя перед свершившимся фактом перевозки десанта в Хамуркан, повидимому, опасалось, что подобные операции могут затянуться и Ляхов прибегнет к ряду переброс своих войск по побережью [3]).

Ссылаясь на необходимость сосредоточения наличных сил флота для проводки транспортов на север, Командующий флотом 26 марта, (8 апреля), т. е. в момент выполнения перевозки в Хамуркан, послал ген. Юденичу следующее радио:

становился именно тем лицом, которое могло отдавать приказания Начальнику Высадки и распоряжаться через него подчиненными ему средствами высадки, охраны и разведки.

[1]) Необходимо упомянуть, что несмотря на предупреждение Начальником Высадки ген. Ляхова о важности заблаговременно выбрать удобные места для пристывания «Эльпидифоров», для чего в распоряжении его имелись моряки, необходимого промера не было сделано и место было указано лишь исходя из наличия пляжа. Вследствие этого, не все суда могли пристать к берегу и часть их пристывала уже к приткнувшимся тральщикам. Это вызвало потерю около двух часов времени. Первоначально штаб Высадки намеревался послать вперед, для подготовки и выбора места одно из посыльных судов, но потом это намерение было отменено и послана телефонограмма Ляхову. Это было неправильно. Обязанность выбрать и подготовить место лежала на штабе Высадки.

[2]) Для характеристики взаимоотношений морского и сухопутного командования в эти дни, необходимо еще упомянуть о том, что для установления ясности в возможных совместных операциях будущего, Юденич выразил желание иметь свидание с адм. Эбергардом. Последний ответил, что из-за неотложных дел он «принужден вернуться в Севастополь». Таким образом, свидание двух высших начальников смежных фронтов—морского и сухопутного—не состоялось.

[3]) Подтверждением этому может служить, помимо приводимой радио Командующего флотом, нижеследующая несколько нервная радио флаг-капитана оперативной части командования того же 26 марта (8 апреля) в штаб Начальника Высадки: «Держите нас толком в курсе дела. Не понимаем, который идет рейс «Эльпидифоров», сколько еще нужно и что вообще требуется от флота?»

Можно предположить, что в штабе командования флотом думали, что Юденич намерен таким же образом перевести и вторую бригаду, хотя из всех радио было видно, что разговор идет только о срочной доставке одной.

„Долго держать транспорты и часть флота привязанными к восточным портам нахожу весьма нежелательным. Прошу так расположить действия ген. Ляхова, чтобы была возможность освободить в ближайшее время прикрытие на два дня, чтобы отвести пустые транспорты на север, где они нужны для грузов западных армий".

Сама по себе эта просьба со стороны флота была совершенно понятна, так как с перевозкой сильного подкрепления, Ляхов получал возможность дальнейших операций, пользуясь содействием того же Батумского отряда судов, в состав которого входил „Ростислав", лодки и миноносцы. Но ссылка на транспорты являлась несколько странной, так как в тот же день 26 марта морским командованием было дано приказание Начальнику транспортной флотилии „отправлять ненужные транспорты в Мариуполь одиночно, идти по ночам", т. е. без всякого прикрытия.

И, так как сухопутное начальство имело возможность это знать, то у него составлялось представление, что флот уклоняется от содействия под разными предлогами. Это также было не последней причиной недоразумений, вызывавших недоверие.

Совместные действия флота и Приморского отряда во время Трапезондской операции.

Глава VI.

Одновременно с усилением Приморского отряда, разведка дала сведения о значительном усилении турок подкреплениями из состава Галлипольского корпуса который, после отказа союзников от Дарданелльской операции, был брошен на Малоазийский театр и частью на приморское направление. Среди непроверенных данных имелись и указания о появлении в районе Трапезонда отряда германских войск в количестве 5 тысяч человек. Хотя последнее сведение оказалось лишь вымыслом, встревожившим командование, но наличие подкреплений из Галлиполи вскоре подтвердилось, так как среди пленных стали встречаться люди из числа этих частей. Прибытие новых сил не замедлило сказаться. Уже перед самой перевозкой пластунских бригад, турки неоднократно переходили в наступление и это, как уже было указано, вызвало со стороны Ляхова требование о скорейшей доставки пластунов на фронт. Одновременно Кавказское командование потребовало усиления сил Батумского отряда вторым линейным кораблем, так как с продвижением к Трапезонду требовалось усиление огневой поддержки с моря, и огня одного „Ростислава", при необходимости оказывать поддержку центру и левому флангу отряда, уже было недостаточно.

К тому же за Офом приморское плато значительно расширялось и требовался обстрел дальних позиций.

Усиление Батумского отряда судов.

Что касается наличных канонерских лодок то, с удалением фронта от Батума, их участие в бомбардировках позиций, из за их тихоходности и слабости, уже становилось рискованным, так как, в случае появления сильнейшего противника, они могли быть отрезаны и уничтожены до подхода поддержки. Поэтому было решено дать на весь последующий период, до занятия Трапезонда, второй линейный корабль „Пантелеймон"—тем более, что его 12″ артиллерия была необходима для предстоящей борьбы с долговременными укреплениями Трапезунда.

29 марта (11 апреля) этот корабль, в сопровождении линкора „Мария" вышел в Батум, куда прибыл 31-го (13) марта.

К моменту его прибытия обстановка на приморском фронте была следующей:

Приморский отряд, усиленный двумя пластунскими бригадами, занимал горный хребет вдоль правого берега р. Кара-Дере, не доходя до селения Сюрмене; неприятель занимал горный хребет левого берега той же реки, причем левый фланг его упирался в с. Сюрмене, лежавшее на берегу моря, у устья реки. Противники были разделены довольно глубоким ущельем, создавшим значительные трудности для перехода в наступление. Попытка Ляхова форсировать реку, без поддержки флота, сейчас же по прибытии 1-ой бригады пластунов на фронт, успехом не увенчалась: продвинувшись несколько вперед и заняв Сюрмене, наши части были турками отброшены назад и вернулись на прежние позиции. В распоряжении противника оказалась подвезенная полевая артиллерия, тогда как со стороны отряда огневой поддержки с моря, из за занятости флота конвоированием транспортов после десанта не было [1]).

В результате войска уже около 6 дней занимали эту позицию. За эти дни была произведена перегруппировка сил, после чего фронт принял следующий вид:

левый фланг (пригорный).	центр.	правый фланг. (береговой).
1 пограничный полк.	1 пластунская бригада. 2 туркестанский полк.	2 пласт. бригада.

Всего около 28.000 человек. Численность турок не выяснена, но по подсчету штаба отряда—около 20 тысяч [2]).

---

[1]) Ляхов был предупрежден, что поддержка флота возможна лишь после конца прикрытия транспортов. Однако, мусируя необходимость наступления до прибытия новых подкреплений к неприятелю, он, без достаточной подготовки, усилив пластунами лишь свой правый фланг, предпринял новый удар «в лоб» и, хотя подкрепления сыграли свою роль и правый фланг занял Сюрмене, но левый фланг не смог перейти в наступление и это повело к неудаче.

[2]) По позднейшим сведениям, уже после занятия Трапезонда, выяснилось, что численность войск неприятеля не превышала 12.000.

31 марта (13 апреля), окончив перегруппировку частей отряда, Ляхов решил перейти в наступление и срочно вызвал из Батума оба корабля. В этот же день, около 10 ч. веч., „Ростислав“, „Пантелеймон“ с охраняющими их миноносцами „Живой“, „Жаркий“, „Строгий“ и „Стремительный“, вышли из Батума к Сюрмене.

Действия флота в последний период Трапезондской операции.

Утром, 1 (14) апреля, подойдя к Хамуркану, оба корабля приняли к себе сухопутных артиллерийских офицеров, снабженных картами и схемами расположения неприятельских позиций, для указания мест обстрела. Ввиду того, что „Пантелеймон“ не принимал еще участия в обстреле побережья, „Ростислав“, (его командир являлся Начальником отряда), оставив его мористее, сам подошел к берегу и, с расстояния 10 кабельтовых, продемонстрировал способ ведения огня, начав продольный обстрел ущелья р. Кара-Дере, переводя временами огонь на другие позиции по указаниям с берега, передовавшимся по радио. В 1 час дня, по сигналу с „Ростислава“, „Пантелеймон“, подойдя на 12 кабельтовых к берегу и развернувшись левым бортом, с застопоренными машинами, открыл огонь из 6″ артиллерии по склонам левого берега Кара-Дере и по селению Сюрмене. Не смотря на то, что турки упорно задерживались на позициях, Ляхов, не ожидая результатов бомбардировки, двинул войска в наступление. Эта преждевременная поспешность в боях этого и последующего дня привела к излишним потерям (около 1100 человек убитых и раненых).

Сломив около 2 ч. дня сопротивление турок, войска, предшествуемые огнем судов, развили энергичное преследование отступавшего противника. Благодаря сравнительно открытой местности, с судов, в стерео-трубы и бинокли, были хорошо видны все перипетии боя, что позволило обоим кораблям вести прицельный огонь по всем скоплениям неприятеля, при его попытках задержаться в удобных местах. С темнотой наступление было приостановлено, причем войска, заняв Сюрмене, продвинулись вперед на 8 верст. За день судами было израсходовано:

„Ростиславом“	540	6″ снарядов.
„Пантелеймоном“ . . .	680	6″ „

Все время обстрела корабли находились под охраной от подводных лодок, 4 миноносцев и 5 „Эльпидифоров“. На ночь оба корабля с теми же миноносцами отошли в море. К утру оба корабля снова подошли к берегу. Получив по радио приказание обстрелять район реки Якун-Дереси, „Ростислав“ в 7 ч. 30 м. утра открыл огонь по склонам, где можно было заподозрить наличие противника. В 8 часов, когда по радио стали поступать более точные указания и войска перешли в наступление, открыл огонь и „Пантелеймон“, сперва по той же реке, а затем, по мере

продвижения войск, перенося огонь по различным группам, отступавшего противника. В 2 часа дня войсками была занята деревня Калкос, где противник пытался задержаться, но был вынужден огнем судов быстро отойти к селению Арсени-Искелеси. В 6 ч. веч. это селение было также занято Приморским отрядом. Таким образом, за этот день Приморский отряд продвинулся еще на 12 верст, заняв фронт в 15 верстах от Трапезонда.

По отзывам командиров, стрельба в этот день велась значительно хуже, чем накануне, как из за отсутствия связи с берегом, ввиду быстрого продвижения войск, так и из за необследованности местности; у назначенных для ориентировки судов артиллерийских офицеров, кроки местности были рассчитаны на два дня наступления, тогда, как это пространство, при поддержке судового огня, было пройдено к 2 часам первого же дня наступления.

Вечером того же 2 (15) апреля было получено приказание Ляхова обоим кораблям идти в Батум [1]).

Отсылка обоих кораблей, пред заключительным ударом на Трапезонд, где Ляхов ожидал сильного сопротивления со стороны крепости и ее укреплений, казалось бы, в корне противоречила смыслу и обстановке операции.

Повидимому, решив ограничиться лишь содействием миноносцев, Ляхов намеревался взять Трапезонд эффектным штурмом с суши, тем более, что после успеха у Кара-Дере, войска проявили исключительный порыв. В предвидении особенно решительных боев за самый Трапезунд и, придавая весьма серьезное значение его укреплениям, Ляхов решил сдержать наступательное рвение войск и остановиться, чтобы накопить силы для окончательного удара. Это дало возможность отступавшим туркам оторваться от преследующих войск и отойти к Трапезонду, который решено было немедленно эвакуировать.

Как оценивалась обстановка Ляховым и его штабом в момент фактического оставления турками Трапезонда можно видеть из помещаемого ниже документа—телеграммы находившегося при Ляхове для связи с морским командованием офицера оперативной части штаба флота (лейт. Веселаго), где он сообщает флаг-капитану штаба Кетлинскому обстановку на фронте к полночи на 5 апреля вместе с намеченным планом морской части операции „штурма“ Трапезонда [2]).

[1]) Вернувшись 3 (16) апреля в Батум, оба корабля простояли там до 6-го (19), когда были вызваны к Трапезунду, чтобы присутствовать при торжественном входе войск в город.

[2]) Из этого документа видно, что в штабе Ляхова даже наличные морские силы, находившиеся в распоряжении Приморского отряда считались недостаточными для операции против Трапезонда, которая рисовалась ввиде сложного комбинированного удара армии и флота с демонстрациями высадки десанта и пр.

НАОПЕРУ

(отправлена 5 апреля в 0 ч. 50 м. Получена 5 апреля в 7 ч. 04 м.).
(Дело № 19070).

«В бою на реке Кара-Дере турки были сильно побиты: благодаря настойчивому безостановочному преследованию они не имели времени оправиться и задержаться на нескольких позициях. Теперь турки настолько деморализованы, что даже офицеры лучших, только что прибывших галлипольских полков, добровольно сдаются. Дойдя сегодня до линии Месолай-Изи-Мегалла-Каоштол (?), захватив таким образом, ключ позиции—высоту 1447 и имея передовые части правого фланга на высоте мыса Кавата, ген. Ляхов остановился, чтобы *наладить связь и оправить войска, не желавшие прекращать преследования. Ляхов предполагает 6-го перейти в наступление* и с рассветом, взяв город, 8-го иметь правый фланг у . . . . (?). По показаниям офицеров перебежчиков в районе Боз-Тепе имеется 4—6" и 2—120 мм. пушки. Будто бы больше готовых батарей к осту от города нет, о вестовом же районе ничего не знают. Далее будто бы недавно подвезены, но не установлены 2—12" пушки. В зависимости от всего этого предполагаются следующие действия флота: «Ростислав» и «Пантелеймон» 6-го поддерживают наступление. 7-го и 8-го и далее этих двух кораблей также будет достаточно для содействия войскам. *Для борьбы с береговыми батареями в это же время необходим еще один корабль, которому, вероятно, сможет помогать «Пантелеймон»*. В случае благоприятной погоды, с 5 числа начиная, гидро из Ризе обследывают морские подступы к Трапезонду, производят разведку его приморских батарей, охраняют корабли от подлодок, и один, если окажется возможным, корректирует стрельбу кораблей по морским батареям. Для охраны кораблей истребители переходят 5-го в Арсени-Искеллеси и в случае благоприятной погоды базируются сперва на этот пункт, а со временем на имеющуюся малую гавань в Трапезонде. Корабли пополняют запасы в Батуме, миноносцы в Ризе, для чего меры принимаются. Ввиду недостаточности времени для организации настоящего десанта, 8-го перед рассветом несколькими малыми транспортами и Эльпидифорами производится демонстрация высадки у Платаны. По предварительным сношениям эти предположения, вероятно, будут осуществлены. Окончательно об этом донесу завтра из Батума, куда выхожу сегодня ночью» (*курсив всюду наш. Н. Н.*).

Документ этот едва ли требует комментариев. Для ясности укажем, что сведения перебежчиков о наличии на обороне Трапезунда всего 6 пушек совершенно подтвердились по занятии города.

Падение Трапезонда.

Пользуясь передышкой, турки, уничтожив наскоро, что было возможно из оборонительных средств, в ночь на 3 апреля (16) очистили город. Вместе с войсками ушло все турецкое население, так что город остался брошенным. Это положение длилось два дня. 5 (18) апреля, греческое население, опасаясь штурма и обстрела с моря, послало Ляхову депутацию с просьбой не бомбардировать оставленного неприятелем города. От этой депутации Ляхов и узнал, что „Трапезонд пал“ [1]).

---

[1]) В своей реляции о событиях 4—5 апреля, (17—18) Ляхов очень нелепо говорит об обстоятельствах «падения» Трапезонда. Указывая, что «войска левого фланга повисли над шоссе тем вынудили турок спешно отступить», Ляхов совершенно умалчивает о том, что происходило на его правом морском фланге, где находился Трапезонд. Об эпизоде с депутацией, конечно, не сообщается. Мы имеем все данные думать, что в отказе от содействия флота после 2 (15) апреля, Ляховым руководили исключительно ревность к тому, что флот разделит лавры победы и, пожалуй, будет главным фактором падения столь долго добываемого Трапезонда.

Создание обороны Трапезонда и подвоз дальнейших подкреплений.

Глава VII.

Значение Трапезонда для операций Кавказской армии.

С занятием Трапезунда, Кавказское командование решило создать здесь мощную базу, с достаточным запасом продовольствия и боезапасов. С этой целью было приказано, для прикрытия ее и создания здесь сильного опорного пункта для операций армии, образовать мощную круговую позицию, с достаточно обеспеченным приморским фронтом, способным дать оборону со стороны моря. Намерение командования было использовать Трапезонд, как для дальнейших действий по побережью, так и в глубь страны. Создание приморской обороны сухопутное командование просило флот взять на себя.

Ссылаясь на то, что в предварительных, еще до занятия Трапезонда, обсуждениях, совместно с сухопутным командованием, вопроса о превращении Трапезонда в опорную базу для дальнейших действий армии, обеспечение его средствами обороны брала на себя Кавказская армия, адм. Эбергард 8 апреля (21) отвечал:

„Флот никаких средств для создания этой обороны не имеет и, что можно, уже выделил на западный фронт. Господство нашего флота на море обеспечивает Трапезонд с моря, как и все наши берега и порта. При этом возможен неожиданный набег неприятельских крейсеров, подобно появлению недавно „Бреслау“ у Хамуркана [1]), но, как показывает опыт, подобная случайность не может иметь серьезного значения. Для возможности организовать правильный подвоз снабжения для армии непосредственно в районе Трапезонда, необходимо устройство военного порта в Платане, как единственном подходящем месте к западу от Ризе. Это исполнимо лишь только в том случае, если Платана и ее рейд не будут под обстрелом и наблюдением турецких позиций, для чего наше расположение необходимо отнести до массива к югу от мыса Иерос. Военный порт в Платане предлагаю вооружить и организовать, подобно порту Ризе, почему прошу уведомить—1) будут ли наши позиции настолько выдвинуты на запад, 2) можно ли считать Платану достаточно обеспеченной со стороны суши и 3) берет ли на себя Кавказская армия ее оборону с суши с случае организации в Платане военного порта, подобного Ризе. Оборона Платаны с моря будет поручена командиру военного порта“.

Необходимо отметить, что для обеспечения Трапезонда с суши, фронт был продвинут до Платаны и далее продвигаться

[1]) 21 марта (3 апреля) 1916 г.

сухопутное командование не предполагало, решив ограничиться полученным здесь плацдармом. С овладением Трапезондом, Кавказская армия, действовавшая на Эрдзижанском и других направлениях, получала ту дорогу на Эрзерум, которая позволяла организовать подвоз снабжения морем и которой в свое время пользовались для того же турки. С овладением Эрзерумом, сухопутная коммуникационная линия настолько удлинилась, что пользоваться этим путем снабжения уже было невозможно. И, так как главный театр борьбы был внутри Малой Азии, то на ближайший период, впредь до решительных успехов здесь, сухопутное командование считало задачу на приморском направлении законченной. Район Платаны считался предельным и выдвигаться за него Юденич не желал.

Поэтому предложение Эбергарда сделать Платану портом для подвоза столь нужного для армии снабжения в корне расходилось с планами Кавказского командования. Это, во первых, удлиняло путь подвоза на 20 верст; во вторых, путь от Платаны до Трапезонда лежал по берегу и был угрожаем с моря и, наконец, в третьих, предложение выдвинуть фронт за мыс Иерос в значительной степени расширяло тот укрепленный район, вокруг которого должна была быть создана серьезная укрепленная позиция для уверенной защиты Трапезонда. На такую оборону не имелось ни войск, ни технических средств.

Сухопутное командование твердо стояло за создание порта в Трапезонде, несмотря на все морские неудобства этого порта (ничтожность рейда, открытость его с востока), и на этом настояло. В дальнейшем, когда такой порт был здесь образован инициаторы проекта убедились, что преимущества были не на стороне Трапезонда.

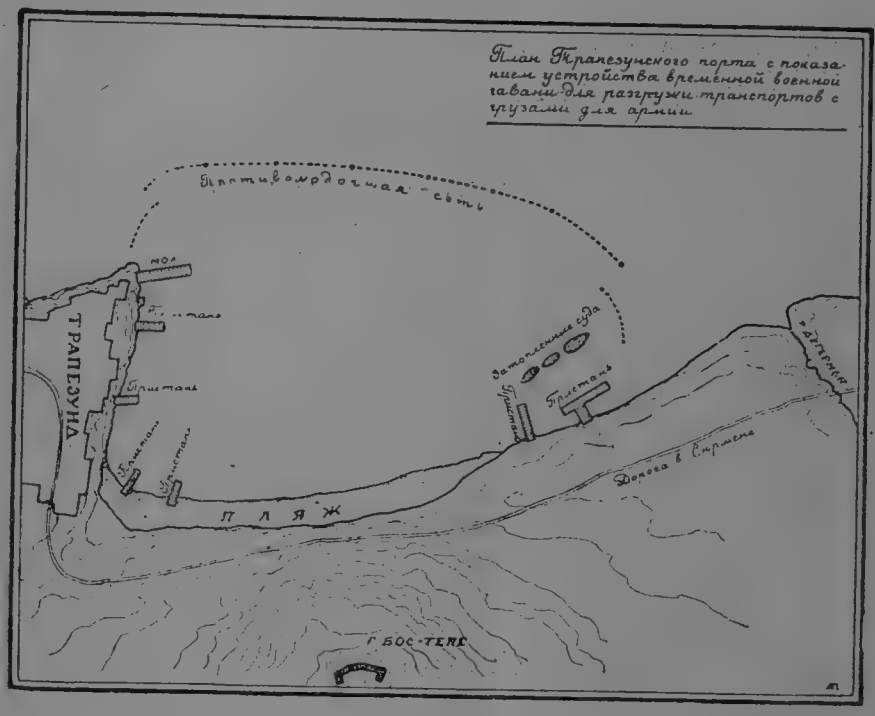
С этой стороны морское командование было право. Но, с другой стороны, весь опыт совместных действий на этом фронте указывал на то, что сухопутное командование не доверяло заверениям морского, что „господство флота на море обеспечивает армию с моря".

Новое усиление сил Приморского отряда и согласование задач флота и армии.

Когда, по занятии Трапезонда, было выяснено, что наличных сил Приморского отряда не достаточно для уверенного удержания всего намеченного плацдарма, Кавказское командование потребовало от Ставки выделения сюда подкреплений в составе двух пехотных дивизий. В середине апреля Ставка сообщила, что просимые дивизии будут даны и предложила договориться с командованием флота об их перевозке и высадке. В целях избежать недоразумений, подобно имевшим место при перевозке и высадке пластунских бригад, морское командование настояло, чтобы наиболее существенные вопросы были согласованы заранее. 18 апреля (1 мая) в Батуме состоялось совещание представителей обоих штабов, на котором было достигнут новое соглашение:

1. Пункты высадки десанта устанавливаются по усмотрению морского командования.

2. В виду недостаточности средств флота и транспортной флотилии, на время перевозки и высадки десанта: а) прикрытия побережья Анатолии и движения транспортов вдоль берега производиться не будет; б) флот освобождается от необходимости выделять силы для огневой поддержки сухопутных операций;



Черт. 15.

в) переброс дополнительных частей десанта, подобно бывшим 26 марта (8 апреля) из Ризе в Хамуркан, сухопутное командование не потребует.

3. В предвидении прекращения транспортной деятельности на время перевозки и высадки, период предшествующий этой операции должен быть использован для усиленного накопления запасов снабжения, как для Приморского отряда, так и для Кавказской армии, получающей снабжение через Трапезонд.

4. Исходя из заявленных потребностей в снабжении, создание необходимых запасов может быть закончено к 1 (14) мая, а потому операция перевозки первой дивизии может состояться не ранее 1 (14)—5 (18) мая.

5. Высадка производится в районе Трапезонда, при чем выбор мест высадки принадлежит командованию флотом.

6. С прибытием подкреплений, сухопутные войска занимают горный массив к югу от мыса Иерос и надежно обеспечивают район Платаны, для устройства в ней [1]) и в самом Трапезонде порта, могущего служить, как базой для прикрывающего этот район флота, так и портом, питающим армию.

7. Флот берет на себя вооружение и обслуживание приморского фронта Трапезонда, при чем этот фронт находится в ведении командира Трапезондского порта и начальника его морской обороны.

В конце апреля Ставка уведомила, что в первую очередь подлежит перевозке 127 пех. дивизия в составе 18.000 человек, 2.100 лошадей, 36 орудий, 200 голов скота, 800 повозок и 50.000 пудов фуража и грузов; вслед за нею такой же перевозке подлежала 123 пех. дивизия приблизительно того же состава. Срок второй перевозки намечался на 19—20 мая (1—2 июня).

Подготовка к десанту у Трапезонду.

В соответствии с этим заданием, морское командование дало указания относительно предстоящей перевозки:

1. *Порт посадки*—Мариуполь.

Выбор этого порта диктовался следующими соображениями:

а) расположенный в глубине Азовского моря, порт этот не находился в сфере театра военных действий и в этом отношении не мог быть угрожаем со стороны неприятеля, подобно Новороссийску. С появлением у противника морских подводных лодок, порта Черного моря становились не безопасными для сосредоточения большого числа транспортов, особенно во время их входа и выхода. Кроме того, даже при надежной охране транспортных отрядов миноносцами и гидро, неприятельские подводные лодки все же имели возможность вести постоянные наблюдения за операцией, осведомляя свои главные силы о движении и курсах транспортов;

б) Как порт, Мариуполь обладал неограниченной причальной линией, позволявшей всем транспортам, назначенным для принятия дивизии, производить посадку одновременно. Все транспорты могли вмещаться в гаванях за молами и, таким образом, не зависеть от условий погоды. В отношении последней, Мариуполь не подвержен боре, подобной новороссийской, что было причиной ряда аварий транспортов в предшествующую перевозку пластунских бригад, чем фактически была задержана операция на два дня;

в) с точки зрения соблюдения секретности операции, Мариуполь, как порт отдаленный от прифронтовых районов, позволял соз-

---

[1]) От устройства порта в Платане, помимо приведенных выше настоящий сухопутного командования, отказались еще и по причине наличия вблизи ее к западу, ряда небольших бухточек, удобных для стоянок неприятельских подводных лодок. В. К. Лукин. Заметки о деятельности Черноморского флота.

дать наиболее затрудненные условия для неприятельского шпионажа прекращением телеграфных и почтовых сношений, а также пассажирских сообщений по железной дороге и морем, на все время операции. Этому же благоприятствовало и изолированное положение порта от города.

Таким образом, этот порт создавал существенные преимущества в военном отношении.

Его невыгодами были: значительное удлинение морского перехода и опасность встречи с неприятельскими подводными лодками в Керченском проливе, если бы последние оказались бы осведомленными о десантном замысле и времени выхода транспортов из Азовского моря [1]), но невыгода первого компенсировалась всеми остальными преимуществами, а предотвращение вторых всецело зависело от мероприятий флота, имевшего в своем распоряжении достаточные силы и средства для принятия мер предупреждения.

2. *Задания транспортной флотилии*—сосредоточить, к моменту прибытия войск, в Мариуполе необходимое число транспортов и произвести посадку, согласно выработанным планам и в возможно кратчайший срок. Во избежание огласки операции, прибытие транспортов в Мариуполь должно производиться группами, направляемыми из различных портов Черного моря и в разные сроки, под видом текущего выполнения грузовых перевозок.

3. *Пункт высадки* — побережье у мыса Кавата, к востоку от Трапезонда, как наиболее благоприятное в отношении условий подхода выгрузочных судов, так и в смысле размещения десанта и его грузов на берегу [2]).

4. *Схема выполненя.* К 1 (14) мая транспортная флотилия сосредоточивается в Мариуполе, куда к этому же времени прибывает 127 пех. дивизия. К 3 (16) мая флотилия заканчивает прием десанта и выходит из Мариуполя к Керченскому проливу. Одновременно, прикрытие и охрана выходят туда же из Севастополя. 4 (17) мая флотилия выходит под охраной и прикрытием флота из Керченского пролива в море и следует к Анатолийским берегам. К утру 6-го мая флотилия подходит к назначенному району высадки у Трапезонда и в течение дня высаживает десант. По окончании высадки, транспорты под охраной и прикрытием флота уходят в море для возвращения в Мариуполь. Доведя их до Керченского пролива, прикрытие уходит в Севастополь. Общая продолжительность операции—8-10 дней.

Подготовка к высадке и ее выполнение.

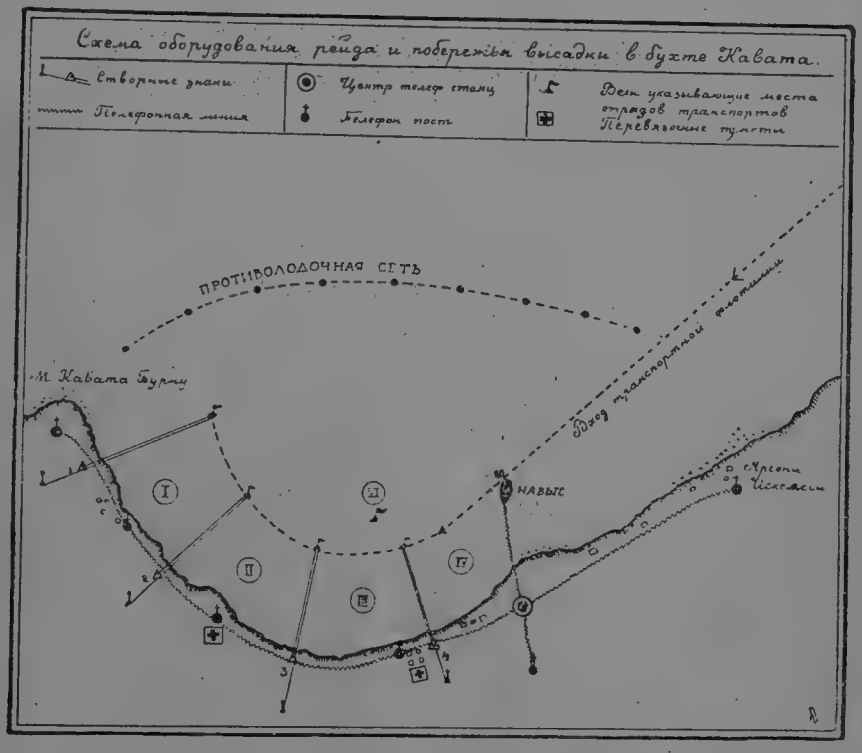
Общее управление подготовкой высадки и ее выполнение было в полной мере возложено на Начальника Высадки, который к этому времени уже развернул свою организацию.

---

[1]) Предполагать о прорыве неприятельских подводных лодок в Азовское море при наличии минных заграждений и трудностей прохода в узкой части пролива, не было оснований.

[2]) Особенно важное условие при наличии 2000 лошадей и 800 повозок.

Ему поручалось управление всеми частями флота, выполняющими отдельные задачи во время высадки [1]). В „приказании для выполнения операции" Командующего флотом [2]), схема командования устанавливала следующий порядок взаимоотношений отдельных начальников с Начальником Высадки:



Черт. 16.

Схема командования.

а) Начальник Высадки управляет действиями всех частей флота во время высадки, вступая в командование с момента его сигнала о начале высадки;

б) он определяет, по соображениям всей обстановки, время начала высадки, ее прекращения и, в случае надобности, переноса в другой, указываемый им, пункт;

в) командующий транспортной флотилией и начальник судов охраны, продолжая выполнять назначенные им обязанности,

---

[1]) Приказом морского командования с 1 (14) мая все суда и порты к югу от линии Синоп-Поти подчинялись на все время производства десантных операций Начальнику Высадки в оперативном отношении.

[2]) От 29 апреля (12 мая) 1916 г. № 14. Дело № 19078.

строго руководствуются указаниями Начальника Высадки и выполняют его требования, к операции высадки относящиеся;

г) во время и до высадки, все переговоры с начальником приморского отряда, в пределах намеченных командующим флотом, ведет только Начальник Высадки;

д) по всем вопросам, связанным с высадкой, требующим решения, частные начальники сносятся только с Нач. Выс.; во время ее производства, только он сносится с Командующим флотом;

е) в случае начала работы радио Начальника Высадки, все остальные станции немедленно прекращают свою работу, дабы не мешать беспрепятственной отдаче распоряжений Начальника Высадки и его сношениям с Командующим флотом.

В соответствии с этими директивами Начальником Высадки и флаг-капитаном его штаба кап. 2 р. Б. Е. Тягиным был разработан нижеследующий план выполнения операции, зафиксированный в соответствующем „приказании Начальника Высадки".

Организация охраны. Накануне дня производства высадки, назначенные тральщики протраливают весь рейд высадки, — в особенности пространство предназначенное для стоянки трансспортов. Сейчас же после траления, одно из отделений тральщиков превешивает линию проволочных сетей, согласно данному штабом Высадки плану, устанавливают входные бочки, знаки и вешки для показания мест стоянки транспортов. Одновременно, гидро со станции Трапезонд производят разведку района от Сюрмене до Платаны, а гидро со станции Ризе—от этого последнего до Сюрмене, имея целью обнаружение подводных лодок и поставленных неприятелем заграждений. С рассветом дня высадки, тральщики повторяют свое траление рейда, а гидро—разведку, причем обращают особенное внимание на район по меридиану мыса Иерос. В то же время сетевой заградитель выставляет по провешенным линиям противолодочные сети.

С момента начала постановки сетей, суда назначенные для охраны рейда, приступают к несению охраны:

а) сторожевые катера — вне сети, в 30 — 40 каб. от берега, маневрируя большими ходами на пространстве своих участков.

б) тральщики — там же в 40—50 кабельтовых, образуя вторую линию охраны. Обе эти группы судов составляют внутреннюю охрану рейда высадки от подводных лодок;

в) с приходом транспортов на рейд, миноносцы и гидрокрейсера, составляющие их охрану, отходят в море и здесь несут внешнюю охрану, в районе от 50 до 80 кабельтовых.

Все три линии охраны продолжают свою деятельность до полного прекращения высадки и ухода транспортов.

Организация высадки. Опыт высадки пластунских бригад показал особенную важность соответствия плана посадки с планом высадки,

т.-е. создания такой системы выгрузки, при которой части десанта, при своем свозе на берег, имели бы возможность, как можно скорее, восстановить свою боевую организацию и быть способным к немедленному походному движению. С этой целью, штабом Высадки было составлено соответствующее расписание частей десанта по транспортам, которое позволяло придерживаться при выгрузке планомерного своза каждой данной части в свой район выгрузки. Каждая такая группа транспортов, вмещавшая определенное тактическое соединение (полк, батарею), занимала на рейде определенное место, которому соответствовали — данный участок берега и заранее назначенные плавучие выгрузочные средства — „Эльпидифоры", самоходы, боты и катера. Места стоянки таких отрядов, которых в данном случае было четыре, обозначались специальными створными знаками с соответствующей нумерацией (см. чертеж 16 — Высадка у Каваты). Во избежании недоразумений, смежные створные знаки были окрашены в разные цвета. В соответствии с ними, того же цвета были и флажки вех, указывающих места транспортов данной группы. Каждый участок на берегу имел свой сигнальный пост, который и поддерживал связь участка с данной группой транспортов. С началом высадки каждая группа подлежала обслуживанию своим соединением „Эльпидифоров", самоходов, ботов и катеров, при чем те группы транспортов, где преимущественно имелись грузы и повозки, получали большее количество плавучих средств, предназначенных для выгрузки этой категории грузов [1]).

В первую очередь на свои береговые участки должны были свозиться „Эльпидифорами" и самоходами — люди, при чем каждый из участков имел свои места для приставания — как самодвижущихся плавучих средств, так и ботов, движущихся на буксирах катеров. Такое распределение исключало возможность взаимной помехи. В каждом районе вблизи берега держались свои буксиры, назначенные для стаскивания застрявших на мели или же между камней „Эльпидифоров" и самоходов.

Боты и катера должны были свозить войска и их грузы, строго придерживаясь расписания, не задерживаясь у берега и, по окончании назначенной им работы, идти к брандвахтенным судам, где комендант на воде, ведающий управлением плавучими средствами, направлял их по новым задачам, соответственно требованиям обстановки.

Для спасения людей, в случае какой либо аварии транспортов или подрыва их подводной лодкой, имелась в готовности особая спасательная партия из „Эльпидифора" со шлюпками, спасательными плотами и другими средствами.

---

[1]) Такое распределение существенно важно для ускорения операции, особенно там, где везется много лошадей и повозок. Поэтому соединение транспортов с одинаковым грузом в группы позволяет заблаговременно произвести правильное распределение выгрузочных средств.

Выгрузка людей должна была производится „Эльпидифорами“ и самоходами; лошадей—самоходами и ботами; орудий—ботами; повозок — самоходами; грузов — ботами. При спокойном море и близости транспортов к берегу, лошади должны были выгружаться вплавь.

Оборудование побережья. Все побережье высадки было разбито на участки, по числу отрядов; каждый участок обслуживался своим персоналом из состава базы высадки, во главе с комендантом пункта высадки. Личный состав участка высадки выставлял свои створные знаки, определяющие границы участка и, выбрав пункты для пристава ния „Эльпидифоров“ и ботов [1]), в соответствии с особенностями берега, — устанавливал временные пристани, очищал берег от устранимых препятствий, мешающих сосредоточению грузов, и выставлял свой пост связи для сношений с транспортами.

Одновременно, средствами базы, устанавливается на побережьи центральная телефонная станция с телефонными постами на всех участках высадки и прокладывается кабель на бочку, предназначенную для корабля Начальника Высадки. (См. черт. 16).

Пользование радиотелеграфом. Опыт высадки у Ризе показал очевидную необходимость создания строжайшей дисциплины в области пользования радиотелеграфом, так как при сосредоточении почти всего флота в одном районе, массовые переговоры по радио отдельных начальников и частей приводили, из за „занятости воздуха“, к длительной задержке передачи и приема срочных оперативных распоряжений. Отдельные суда и начальники, занимая воздух обыденными передачами, настолько загружали радиостанцию флагманского корабля, что последняя совершенно не могла справляться приемкой, из-за чего наиболее важные запросы и извещения приходили с большим опозданием. Затем, обилие, как прямых, так и проходящих радио [1]) чрезмерно замедляло расшифрование, вследствии чего тот или иной запрос представлялся командованию с большим опозданием. Практика у Ризе, на ряде недоразумений, показала,—насколько важно избегнуть „загруженности воздуха“ для беспрепятственного сношения главных руководителей операции между собой. Поэтому и „приказанием“ Командующего флотом и „приказанием“ Начальника Высадки, для этой операции устанавливался категорический порядок пользования радио:

1. Радиотелеграммы даются только в совершенно необходимых случаях, в краткой и точной форме.

---

[1]) Эти участки обозначались флагом «Т» для тральщиков и самоходов, и флагом «Б» для ботов и катеров.

[1]) Проходящими радио назывались те, которые принимались не станциями-адресатами. В целях нахождения в курсе дела, командование обычно требовало доклада и этих радио, что позволяло иногда судить об обстановке в том или ином районе моря.

2. По всем вопросам, связанным с высадкой и требующим решения, частные начальники сносятся только с Начальником Высадки и во время ее производства только он сносится с Командующим флотом [1]).

3. В случае начала работы радио Начальника Высадки, все остальные станции немедленно прекращают свою работу.

Посадка. 30 апреля (13 мая) по прибытии 127 дивизии в Мариуполь, посадка ее была начата, причем выяснилось, что состав десанта определялся в 17.000 человек, 4.300 лошадей, 1500 повозок, и 60.000 пудов груза, что составляло—на 400 лошадей, 300 повозок и 30.000 пудов груза—больше, чем было заявлено сухопутным командованием в предварительных подсчетах. Кроме того, вопреки ожиданиям, полки оказались трехбатальонного состава, что потребовало переработки плана посадки, так как, согласно условию с Начальником Высадки, надлежало разместить войсковые части по отрядам транспортов, не нарушая их тактического деления.

Оборудование порта посадки. Имея около двух верст причальной линии, порт вполне вмещал все количество транспортов, но, из за недостатка шварговных палов (пушек), у пристаней могло ошвартовиться и одновременно грузиться лишь одиннадцать транспортов [2]). Вторым недостатком порта было неорганизованное снабжение транспортов водой: на всем протяжении причальной линии имелся лишь один кран. Кроме крана, суда могли принимать воду еще с двух водяных барж, наливавшихся из того же крана. Поэтому, администрации порта было срочно предложено организовать добавочный водопровод, с мощностью не менее 300 тонн воды в сутки.

Значительные затруднения встретились в деле погрузки на транспорты угля. Несмотря на его обилие, порт обладал угольной эстокадой, у которой могло грузиться лишь два транспорта; что же касается других средств для погрузки (лопат, мешков, сходень и т. п.), то в порту их совершенно не имелось, их приходилось брать напрокат у частных фирм.

В отношении вопроса усиления немногочисленных судовых команд транспортов местными грузчиками, то эта сторона дела охарактеризована начальником флотилии в своем донесении следующими словами: „Хотя у поставщиков морского ведомства имеются рабочие артели, однако, эти зажиревшие торговцы думают больше о своей выгоде, а потому предлагают рабочим такие условия, что те на работу не выходят. В праздник рабочие отказываются грузить, а подрядчики, наняв их за усиленную плату, отказывались потом платить артелям по установленной цене, и этим подрывали доверие и срывали срочные нагрузки".

---

[1]) Дело 19078, стр. 337.
[2]) Палы были вскоре добавлены.

Утром 3 (16) мая, закончив посадку, флотилия, вытянувшись на рейд в составе 30 транспортов, вышла в море, курсом на Керченский пролив.

Ограждение Керченского пролива.

Согласно предварительному условию, при подходе к проливу, флотилию должны были принимать лоцмейстерские катера Керченской станции, по катеру на каждый отряд. В целях наибольшей точности ориентировки в проходах среди минных заграждений пролива, по всему пространству проходного канала были расставлены на местах поворотов особые катера-оградители. Согласно походной инструкции, транспорты шли одной кильватерной колонной, по отрядно, с интервалами в 1 кабельтов между судами. На случай частых в это время года туманов, было условлено, что в проливе флотилия не будет останавливаться и будет идти без каких либо туманных сигналов. Для лучшей же ориентировки в движении, эти сигналы сиренами и рындой будут делаться катерами-заградителями. Несмотря на действительно нашедший густой туман, принятые меры в полной мере способствовали благополучному проходу транспортов, которые, выйдя из канала у Кыз-Аульского маяка, выстроились в походный походный и, под охранной ожидавших их здесь крейсеров и миноносцев, легли курсом на Трапезонд. (см. походные строи; черт. 11, 12, 13).

На основании опыта предыдущего перехода, Новороссийск-Ризе, походная инструкция была переработана и содержала в себе следующие указания:

1. В случае появления подводных лодок, атакованные транспорта уклоняются от атаки, поворачивая преимущественно наружу общего строя. В крайнем случае допускается поворот во внутрь. При уклонении от атаки или плавающих мин, транспорт дает ряд тревожных свистков, после чего свистком же показывает сторону поворота.

2. В случае потопления одного из транспортов, никому из других транспортов не разрешается останавливаться для спасения людей. Это делают находящиеся при колоннах ледоколы и миноносцы, не занятые борьбой с подлодками.

3. В случае, если задний мателот видит, что идущий перед ним транспорт безнадежно отстает, то он не должен следовать за ним, но, обогнав его, вступать в кильватер следующему переднему, идущему в нормальных интервалах. Отставшие транспорты становятся в конец своей колонны.

4. Все партикулярные транспорты ведут переговоры по семафору. Флагманские транспорты имеют военный свод сигналов, партикулярные—транспортный и международный своды.

5. При движении в тумане, если не видно заднего мателота, передний мателот делает губным свистком свои позывные, чтоб сохранить связь в строю.

6. При движении ночью транспорты скрывают все огни. Миноносцы обходят все колонны для проверки выполнения этого

требования. В случае густого тумана, разрешается иметь гакабортный огонь с ограниченным углом света назад. При первом же ослаблении тумана эти огни закрываются.

Походный порядок. Общее число транспортов было: 27 с войсками, 1 — флагманский, 2 ледокола. Походный строй—двух кильватерных колонн—днем, и одной кильватерной колонны—ночью. Транспорная флотилия делится на 4 отряда.

1 отряд (2 отделения)—7 транспортов—2 полка пехоты и 4 батареи.

2 отряд (2 отделения)—9 транспортов—2 полка пехоты, 2 батареи и перевязочный отряд.

3 отряд—5 транспортов—дивизионный обоз и перевязочный отряд

4 отряд—6 транспортов—парковая бригада, 2 лазарета и дизенфекционный отряд.

Переход морем. Одновременно с выходом транспортов из Мариуполя для их встречи и конвоирования были посланы командованием к Керченскому проливу крейсера „Кагул", „Память Меркурия", „Алмаз" и гидро-крейсер „Александр I" с миноносцами. На обязанности конвоя, находившегося под общим командованием начальника минной бригады, лежала задача осветить район пролива и очистить его от неприятельских подводных лодок, если бы такие оказались поджидающими выход транспортов.

4 (17) мая, когда суда конвоя заняли в проливе намеченные им районы, „Алмаз" и „Александр I" приступили к несению намеченной воздушной разведки, спуская поочередно свои гидро до момента, когда транспорты окончательно миновали район Керченского пролива.

Главные силы в составе обоих линкоров „Марии" (флаг Командующего) и „Екатерины" составляли прикрытие, при чем „Мария" прикрывала непосредственно транспорты в их движении, а „Екатерина" держалась у Босфора, поддерживая связь с дежурной у проливов подводной лодкой на случай выхода „Гебена" и других судов противника.

В 1 ч. 50 м. дня транспорты, идя одной кильватерной колонной, в числе 30, стали выходить из канала, поступая под охрану конвоирующих судов. Отсутствие каких-либо признаков неприятельских подводных лодок указывало, что замысел операции остался для противника неизвестным и, таким образом, перенесение пункта посадки в глубокий морской тыл сыграло свою роль.

Ввиду того, что перестроение транспортов в две кильватерных колонны (как это было намечено для дневного перехода) после их выхода из пролива сильно задержало бы десант в районе, считавшемся командующим транспортной флотилией опасным, последний условился с начальником конвоя, что этот

день флотилия будет идти одной кильватерной колонной. Вместе с тем, Натран полагал, что за этот день транспорты сплаваются, привыкнут держать расстояние и, вообще, приобретут навыки совместного плавания в простейшем строю, после чего будет легче перейти к установленным строям в две колонны.

Ввиду того, что однокильватерный строй для дневного движения не был предусмотрен инструкцией, начальнику конвоя пришлось дать новую диспозицию судам охраны. В дальнейшем переходе флотилия следующий день шла в двух колоннах, ночью—в одной, как было установлено.

Весь переход был совершен благополучно. В ночь на 5 (18) мая погода засвежела и ветер развел крупную зыбь, от которой сильно страдали перевозимые войска и лошади.

На рассвете 6 (19) мая открылись берега Лазистана и с 5 ч. утра начальник конвоя приказал „Александру I“ и „Алмазу“ начать воздушную разведку по всему району подхода к Ката-Шан. С приближением транспортов к пункту высадки, десант был встречен миноносцем, под проводкой которого транспорты одной колонной стали входить на рейд высадки.

Организация охраны района высадки.

К этому моменту все средства высадки уже были развернуты согласно объявленного „приказанием“ Начальника Высадки порядка производства маневра:

1. Рейд, огражденный поставленной в ночь на 6 (19) мая сетью, и входы в него были тщательно протралены.

2. Внутренние линии охраны из канонерских лодок, тральщиков, малых миноносцев и охранных катеров заняли свое место по диспозиции.

3) База высадки развернула свои средства на участках берега и сосредоточила выгрузочные боты и самоходы у мест стоянок транспортов.

По мере входа транспортов на рейд освобождавшиеся миноносцы конвоя вступали во внешнюю линию охраны, намеченную в 6 милях от внутренней, при чем крейсера „Кагул“ и „Память Меркурия“ были выдвинуты далеко на W за Трапезонд, находясь—первый в 10 милях на N от мыса Иерос, а второй—от того же мыса на 30 миль на NW. Здесь же вне видимости с берега держалась „Мария“ с нефтяными миноносцами. „Екатерина“ продолжала находиться у Босфора.

Высадка.

В 6 ч. 30 м. с постановкой первых транспортов на якорь на своих местах, указанных вешками, Начальником Высадки был сделан сигнал „начать высадку“. К 7 часам 30 м., когда последние транспорты вошли и встали на якорь, операция была в полном разгаре.

Согласно диспозиции транспорты стояли в две линии: в ближайшей к берегу—суда с войсковыми частями, в мористой — с обозом. Каждый отряд — против своего берегового участка.

Как и в предыдущей высадке у Ризе, в первую очередь свозились войсковые части ботами и самоходами, распределенными по участкам высадки. Погода—тихая, зыбь 1—2 балла.

Однако, темп высадки в значительной степени отличался от темпа высадки пластунских бригад. Личный состав дивизии, в большинстве уроженцы внутренних губерний, незнакомые с водой, и впервые очутившиеся в несвойственной им обстановке, с трудом осваивались с процедурой пересадки по трапам с транспортов на самоходы и боты, что увеличивало простой разгрузочных средств у борта вдвое против предположенного. Тот же расход времени брала и высадка на берег. Последняя осложнялась и тем, что впервые примененные самоходы оказались в полном грузу слишком тихоходными, а личный состав их еще не освоился с навыками приставания к берегу и недостаточно умело маневрировал.

К полдню, однако, почти вся пехота и большая часть артиллерии уже были переброшены на берег. К этому моменту погода стала портиться: налетел шквал от NW и вскоре волнение развело такой прибой, что пришлось отказаться от пользования ботами и самоходами, которые стало выбрасывать на берег. Это побудило срочно вызвать из охраны часть Эльпидифоров, для которых еще не разыгравшийся до полной силы прибой не имел значения при притыкании к берегу.

Помимо замедления высадки усиливавшийся все время прибой привел к тому, что на некоторых, наиболее открытых, участках побережья пришлось приостановить высадку и перебрасывать десант на более укрытые, где прибой был не так силен. Это привело к большому смешению грузов и скоплению людей и лошадей на сравнительно небольших площадях. Поскольку последних можно было направлять вглубь территории высадки, первые, т. е. грузы, повозки, кухни и фураж стали быстро загромождать берег, создавая помеху дальнейшей выгрузке и затрудняя нахождение частями своего имущества.

В некоторых случаях, отдельные предметы разыскивались по два—три дня.

Недостаточность личного состава базы высадки с одной стороны и неподготовленность обозного персонала пехотных частей к быстрой ориентировке в изменившихся условиях высадки, с другой,—сильно отразились на всей организации приемки десанта на берегу, которая была в значительной степени „смята".

К 2 часам усилившаяся волна на рейде заставила Начальника Высадки приостановить разгрузку, которая возобновилась лишь к вечеру и продолжалась с меньшей интенсивностью и ночью.

Около полночи на 7 (20) мая Командование флотом получило от разведки (агентурной) сведение об ожидающемся выходе в море „Бреслау" с миноносцами и подводными лодками. Это

побудило отдать распоряжение о том, чтобы все транспорты, которые по разгрузке предположено направлять в Батум и Поти, оставались на якоре впредь до выяснения обстановки под прикрытием всех крейсеров и угольных миноносцев. Вместе с тем сообщалось, что линейные корабли будут держаться на возможных путях неприятеля (радио-тел. № 6568)

Сообщение это побудило Начальника Высадки срочно усилить охрану бухты Кавата и принять меры к обеспечению от прорыва в район высадки неприятельских легких сил и подводных лодок.

В его приказе, отданном по судам охраны высадки, давались следующие распоряжения по охране бухт кавата:

Обстановка. „По сведениям в море „Бреслау" с миноносцами и подводными лодками. Наше прикрытие и крейсерская бригада в море на больших глубинах. Транспорты—на якоре вдоль берега от с. Арсени-Искелесси до мыса Кавата-Бурну. Самоходы, боты и пр. средства выгрузки внутри бухты.

Внутренняя охрана. К. л. „Кубанец"—с темнотой становится на якорь на восточном фланге, охраняя сектор от Оста до NW; к. л. „Донец"—на левом фланге от W до NO. Тральщики, заняв линию между сетью и транспортами, несут охрану от NW до NO. В центре их пос. с. „Александр Михайлович" (флаг Нач. Высадки). Вторую линию внутр. охраны составляют миноносцы 6 дивизиона (вне сети), причем один из миноносцев выдвигается в дозор севернее линии мыс Кавата-Бурну—Арсени-Искелесси.

Внешняя охрана. 3-й, 4-й и 5-й дивизионы—в сторожевой цепи не ближе трех миль от линии транспортов.

Общие требования. 1. Все боевые суда готовы к отражению торпедных аттак.

2. Транспорты стоят с задраенными переборками и горловинами.

3. Все огни на судах и берегу закрыты.

4. Пользование радио прекращается, кроме Навыса.

5. Пользование ратьерами только в исключительных случаях.

6. Выгрузка продолжается без огней".

Однако, сведения о выходе „Бреслау" не подтвердились, хотя командование задержало уход транспортов до 8 (21) мая. Сама выгрузка была закончена к 2 часам дня 7 (20) мая, причем было высажено 16.840 человек, 4208 лошадей и скота, 36 орудий, 1385 повозок, кухонь и двуколок и 60.000 пудов груза.

8 мая в 4 ч. 30 м. по получении от командования извещения, что в море неприятельских судов не обнаружено, транс-

портная флотилия вышла в море, направляясь в Мариуполь для перевозки 123 пех. дивизии.

Посадка и перевозка 125-й пех. дивизии.

К 11 (24) мая все транспортные средства снова сосредоточились в Мариуполе, где к этому времени по указаниям командующего транспортной флотилией в порту были устранены, отмеченные выше, дефекты стоянки, погрузки и угольного и водяного снабжения. Три дня было дано на подготовку и неотложный ремонт механизмов транспортов, а также на приемку угля и запасов. К 15 (28) мая части 123 пех. дивизии прибыли в Мариуполь и начали посадку согласно росписанию. В этот день было посажено на 12 транспортов—2 полка пехоты с лазаретами, на следующий день—1 полк и обозы—на 8 транспортов. Вследствие отсутствия при дивизии артиллерии значительно сократилось число транспортов (21 вместо 30—в первую перевозку). Посадка прошла исключительно быстро и организовано, что надо объяснить, во первых, уже имеемым опытом транспортного персонала и улучшением портовых условий, а, главное, организацией самой дивизии и договоренностью ее командования с морским.

Не будет излишним остановиться на последнем. Опыт двух первых операций показал, что помимо чисто морской стороны в успешности операции играет значительную роль и внутренняя налаженность десантных частей, выражающаяся в умении приспособиться к новой обстановке, как в отношении принятия на себя некоторых обязательств по содействию операциям посадки и выгрузки, так и по созданию внутренней организации, отвечающей морским требованиям и условиям.

Обычно сухопутное командование туго воспринимало необходимость этого, повидимому, стесняясь внести свою долю руководства в незнакомую сферу действий.

На этот раз командование 123 пех. дивизии проявило полное стремление учесть накопленный опыт и создать „совместность“ действий с флотом с первых же шагов операции, приняв участие в организации порядка погрузки и распределения частей и грузов в соответствии с тактическими требованиями, а также в налаживании внутреннего распорядка в частях на все время пребывания дивизии на судах.

Приказом по дивизии начальник ее ген. Довбор-Мусницкий инструктировал свои части о том, что входит в обязанности перевозимых частей и что лежит на флоте, а затем дал указания по организации внутренней службы на период посадки и перевозки.

В общем эти указания сводились к следующему:

1. Устанавливался порядок посадки и погрузки и распределения частей по транспортам, при чем в помощь морскому руководству от частей заблаговременно назначались квартирьеры, являвшиеся уже вполне осведомленными о сроках, местонахо-

ждении своих транспортов и об их особенностях в смысле размещения людей и грузов.

2. Организовывалась заблаговременная доставка грузов к местам их погрузки на транспорты с указанием дорог и путей, по коим они должны следовать, дабы не забивать портовой территории.

3. Во избежание путаницы грузов, их порчи и для охраны в каждом участке посадки (а затем и высадки) выводился специально инструктированный караул.

4. На обязанности хозяйственных органов частей лежала систематическая забота об обеспечении людей и лошадей пищей в нормальные сроки, что обычно из-за незнания условий и мест изготовления и хранения пищи приводило к продолжительным перерывам в питании, что немедленно отражалось на духе, работоспособности и энергии людей и состоянии лошадей.

5. В целях создания порядка и гигиенических условий на переходе части продолжали жить на судах в условиях близких к их обычной структуре: на кораблях устанавливались те же дежурства по частям, выводились дневальные, устанавливался порядок самообслуживания, сношения с берегом, организовывались развлечения и пр.

6. Люди обучались главнейшим морским навыкам—надеванию спасательных поясов, хождению по трапам и спускам в трюмы, приемам погрузки и выгрузки, причем командному составу было предложено объяснять все непонятное и указывать на необходимость предосторожностей, обычных для моря.

Даже эти, далеко не полные, меры оказали существенное влияние на всю обстановку посадки (и отчасти высадки), которая, как было указано выше, прошла быстро и организованно.

Переход морем. 17 (30) мая флотилия, закончив к 2 ч. дня посадку, стала выходить из Мариуполя и направилась к Керченскому проливу, следуя тем же инструкциям, что и в первый раз. По выходе около 3 ч. дня 18 (31) мая из пролива, протраленного предварительно тральщиками Керченской станции, транспорты были приняты конвоем крейсеров и миноносцев.

Имевшая место воздушная разведка с гидро-крейсера „Александр I“ на этот раз, как будто бы, обнаружила присутствие непр. подводной лодки в 7—8 милях от Кыз-Аула, причем летчик сбросил несколько бомб. Однако, дальнейших признаков противника обнаружено не было и флотилия благополучно совершила переход морем установленными строями и под прикрытием главных сил, державшихся согласно прежнему распорядку.

Высадка 123-й пех. дивизии. 20 мая с рассветом флотилия, встреченная на этот раз двумя миноносцами, подошла к месту высадки и в 6 ч. 20 м. стала

входить двумя колоннами на рейд, становясь на свои места по вешкам. В 6 ч. 40 м. по сигналу Нач. Высадки началась высадка [1]). Погода тихая, прибой незначительный.

Спокойное состояние моря позволило до полдня свести всю пехоту на намеченные участки берега. Однако, продолжить тем же темпом выгрузку не удалось: засвежевший ветер развел зыбь, прибой увеличился и, несмотря на то, что к 5 часам ветер стих, сила прибоя была настолько велика, что пришлось отказаться не только от работы ботов и самоходов, но вскоре и „Эльпидифоры" оказались не в состоянии удерживаться на кормовых якорях.

Впрочем, на некоторых участках, более закрытых, удалось, приткнув Эльпидифоры к берегу и удерживая их от выброса на берег буксирами, использовать их в качестве пристаней для самоходов. С некоторыми перебоями высадка продолжалась до темноты, когда уже было рискованно пользоваться этими импровизированными пристанями. Люди промокли, устали и со всех участков поступали донесения о невозможности продуктивно работать. В 10 ч. веч. выгрузка была приостановлена. Ввиду того, что погода обещала ухудшиться, пустые транспорты, в числе 12, с Начальником транспортной флотилии, с темнотой ушли в Батум со всей внешней охраной.

В течении дня, пока еще можно было производить воздушную разведку, одним из летчиков была обнаружена на NNO от Каваты непр. подводная лодка, показавшая кроме перископов и рубку. Этой лодке удалось миновать линию внешней охраны, но бомбами с гидро она была загнана под воду. Посланные на поиски миноносцы ничего не обнаружили, но этот эпизод, сообщенный командованию, имел свое влияние на дальнейший ход операции. Узнав, что из-за зыби гидро не могут отрываться от воды и, таким образом, воздушная разведка отсутствует, командование, считая опасным скопление транспортов на рейде, приказало пустым из них идти в Батум, что и было выполнено, как указано выше, в 10 ч. вечера. Когда же из-за темноты и прибоя пришлось приостановить разгрузку оставшихся 8 транспортов, то командование, учитывая, что с рассветом эти транспорты окажутся без внешней охраны, решило выгрузку прекратить и по радио приказало Начальнику Высадки с оставшимися транспортами, под охраной 6-го дивизиона, идти в Батум.

Всего было перевезено—17.825 человек, 2.197 лошадей и скота, 800 повозок и 50.000 пудов груза. Из этого числа невы-

[1]) Организация высадки к этому времени была развернута согласно основному плану с введением в него флаг-капитаном штаба высадки кап. 2 р. Б. Е. Тягиным всех указаний опыта предыдущей высадки. На этот раз рейд был протрален до 100 саженных глубин, усилены средства перегрузки и береговых участков баз. Сеть оставалась от прежней постановки и была проверена. Внешняя охрана была усилена воздушной разведкой, а линия миноносцев была доведена до берега вплотную, чтобы не дать малым подв. лодкам прорваться к проходам на рейд этим путем.

груженным осталось—100 повозок, 900 лошадей, 1050 человек обозной прислуги и 4.000 пудов груза, которые были доставлены затем в Трапезонд на местных транспортных средствах. С прекращением высадки база была свернута и на следующий день перевезена на тральщиках и самоходах частью в Трапезонд, частью в Батум и Ризе.

Высаженные части были сосредоточены в Трапезонде, откуда направлены на соответствующие участки фронта, охватывавшего прилегающий плацдарм, занятый Приморским отрядом.

На этом совместные действия армии и флота на Трапезондском направлении могут считаться законченными. В дальнейшем главнейшие усилия были направлены с одной стороны на развитие оборонительных средств Трапезонда и его укрепленного района, а с другой на создание здесь снабжающей кавказскую армию базы и накопление необходимых для питания армии запасов.

Для обороны Трапезонда и его района с моря состав Батумского отряда судов был пополнен бригадой старых линейных кораблей („Евстафий“, „Иоанн Златоуст“, „Пантелеймон“), базировавшихся на Батум. Этих сил было с избытком достаточно как для прикрытия района от „Гебена“, так и для поддержки сухопутного фронта, в случае если бы турки предприняли бы операцию против Трапезонда. Однако, за дальнейший период до фактического прекращения военных действий в 1917 г. боевые действия в этом районе ограничились по преимуществу мелкими столкновениями на различных участках Приморского фронта, требовавшими по большей части содействия миноносцев.

Готовность флота во время нахождения его в Севастополе. Охрана рейда и подступов к крепости.

Степень готовности флота к выходу его в море определяется следующим:

§ 1. Быть на положении первом (пол. 1).

Машина прогрета.
Пары во всех котлах.
Канат подтянут или перлинь на бочке.
Корабли приготовлены к бою.
Все все время на судах.
Тралящая партия протраливает выход.
Для с'емки с якоря делается только сигнал „сняться с якоря".

§ 2. Быть на положении втором (пол. 2).

Машина на больших судах прогрета.
На миноносцах один котел под парами.
Пары для полного хода готовы на больших судах через два часа, на миноносцах через один час.
Если полного хода не требуется, то вслед за сигналом (пол. 2) показывается ход для дивизии кораблей.
Крейсера должны иметь на 25%, а миноносцы на 50% больше ходу, чем корабли.
Суда стоят на канатах, как обыкновенно.
Тралящая партия под парами.
Днем офицеры и команда с'езжают только по службе, вечером не более $^1/_4$ офицеров и команда в самом ограниченном количестве увольняется на берег с условием быть обратно на судне через указанное выше время.
Для с'емки с якоря делаются сигналы „приготовиться сняться с якоря" и „сняться с якоря".

§ 3. Быть на положении третьем (пол. 3).

Машина не прогрета.

Миноносцы совсем без паров.

Большие суда и I полубригада миноносцев в трехчасовой готовности к выходу в море, а II полубригада миноносцев в двухчасовой.

Разрешается чистка и небольшая переборка механизмов.

Суда—на канатах, как обыкновенно.

Увольнение офицеров и команд, как при положении втором, но сроки по положению 3-му.

Для с'емки с якоря делаются сигналы, как при положении втором.

§ 4. Быть на положении четвертом (пол. 4).

Часть дежурная (один крейсер и один дивизион миноносцев).

После этого сигнала начальники бригады крейсеров и минной делают сигналы „такой-то крейсер“ и „такой-то дивизион“, что означает, что эти суда дежурной части.

Это дежурство не имеет ничего общего с дежурством по рейду и не может с ним соединяться.

Дежурная часть держится на третьем положении.

Прочий флот.

В 10-ти часовой готовности. („Три Святителя“, „Ростислав“ и другие суда с огнетрубными котлами без паров).

Разрешается чистка и переборка механизмов с условием возможности окончания их в 10-ть часов после сигнала.

Отдельным судам Командующим флотом разрешаются и более значительные работы.

Увольнение офицеров не более $^1/_2$, а команды по отделениям, с условием вернуться на корабль до конца срока готовности и не позже срока, назначенного для общего возвращения на свои суда.

Для с'емки с якоря делается сигнал „приготовиться к походу в таком-то часу“, „иметь такой-то ход“ и проч.

§ 5. Быть на положении пятом (пол. 5).

От судов в этом положении боевой готовности не требуется.

Увольнение на берег, как в мирное время.

§ 6. Если нет позывных, то сигнал о положении касается следующих частей флота:

Дивизии линейных кораблей.

Бригады крейсеров.

Минной бригады.

Бригада подводных лодок.

Охраны рейдов (кроме лин. кор. „Г. Победоносец“).

Госпитальных судов: „Император Петр Великий“ и „Колхида“.

Тралящей партии.

Авиации.

„Черномора“, „Водолея“ и других мореходных буксирных портовых пароходов.

§ 7. Линейный корабль „Георгий Победоносец“ и другие суда, стоящие на Северном рейде, к западу от Инженерной пристани, имеют всегда пушки готовыми к немедленному открытию огня ночью по миноносцам, днем по подводным лодкам.

Суда, стоящие к востоку от Инженерной пристани, имеют только дневальных и некоторое количество боевых запасов у пушек, стоящих открыто. На этих судах в холодное и ненастное время разрешается держать порты закрытыми, но не задраенными на все задрайки.

Начальник и помощник начальника охраны рейдов находятся всегда на своих постах с захода солнца до 8 часов утра.

§ 8. Суда плавучей базы, кроме госпитальных, находятся всегда в пол. 4, если им не сделано особого распоряжения.

§ 9. Суда, стоящие в таком ремонте, который лишает их возможности выйти в море, находятся в пол. 5, без вреда, однако, для успешности работ.

§ 10. Заградителям указание о положении делается отдельно с их позывными.

§ 11. Если сигнал, назначающий положение большой готовности, не указывает времени, с которого новое положение вводится, то это обозначает, что новое положение вводится по истечении того промежутка времени, которое полагалось при ранее бывшем положении до готовности дать ход.

Например: при положении 4-ом делается сигнал пол. 1 в 12 час., значит новое положение входит в силу с 22-х часов.

§ 12. Суда в портах вне Севастополя по усмотрению своих флагманов или командиров переводятся на положение большей готовности, если обстоятельства того требуют.

V. Охрана рейдов.

Севастополь.

Суда охраны рейдов.

§ 1. Обязанности судов охраны рейдов, базирующихся на Севастополь, были указаны выше.

§ 2. Кроме них в Балаклавской бухте всегда держится группа подводных лодок третьего дивизиона.

§ 3. Назначение этой группы прикрывать работу тральщиков, а также выходы и входы флота в Севастополь.

При этом подводные лодки должны обеспечить наш флот от возможности неприятелю зайти в голову или тыл флота при его движении по стесненному фарватеру.

§ 4. Для этого лодки Балаклавской группы своевременно занимают позиции, о чем получают приказания через начальника охраны рейдов.

§ 5. Заметив неприятеля, они действуют, имея в виду сказанное выше в § 3.

§ 6. Детали их действий и передача приказаний определяются особой инструкцией.

Общие основания службы батарей.

§ 7. Для охраны в ночное время рейдов и стоящих на них судов от минных атак и всяких других покушений неприятеля служат батареи №№ 2, 4, 24, 14 и 23, а также 75 м/м. орудия при батарее № 9 и на Константиновской, все прожектора крепости и морские наблюдательные посты.

Действием всех этих средств от захода до восхода солнца распоряжается и руководит под своею ответственностью начальник охраны рейдов и его помощник; с наступлением же дня и до захода солнца означенные средства всецело переходят к своему прямому начальнику.

§ 8. Дежурные батареи должны быть готовы к открытию огня тотчас же по обнаружении на внешнем рейде неприятельских судов, для чего на каждую из них с наступлением темноты и до восхода назначаются офицеры, которые, находясь неотлучно и обязательно на брустверах батарей, несут наблюдательную службу и руководят действиями своих прожекторов. Означенные офицеры могут оставить свой наблюдательный пост не иначе, как сменившись с другим офицером. Эти же офицеры поверяют бдительность несения службы морскими наблюдательными постами и артиллерийскими наблюдателями, расположенными в районе их батарей.

§ 9. Прислуга дежурных батарей должна быть обязательно постоянной и делиться на четыре смены. С наступлением темноты очередная смена занимает места у орудий, а остальные три смены спят в бараке одетыми и занимают свои места по тревоге. Смена прислуги производится при теплой погоде через три часа, а при холодной через $1^1/_2$ часа. С рассветом и полным прояснением горизонта прислуга от орудий отпускается.

§ 10. Орудия дежурных батарей с заходом солнца заряжаются и к ним выносятся по 3 патрона, которые покрываются брезентом. Следует наблюдать, чтобы одни и те же патроны не выносились каждый вечер. С рассветом патроны убираются в погреба.

§ 11. Если в море имеются наши суда, которым предписано будет возвращение после захода солнца, то об этом с вечера все

батареи извещаются помощником начальника охраны рейдов. В случае же отсутствия таковых в море, они самостоятельно открывают огонь тотчас же по обнаружении в своем обстреле судна.

§ 12. Перед заходом солнца вахтенные офицеры дежурных батарей обязаны проверить исправность телефонной связи с пунктом помощника начальника охраны рейдов и спросить о нахождении судов в море. Поверку исправности телефонной сети производить офицерам перед вступлением на вахту.

Готовность батарей.

1. Быть на положении первом.

§ 13. Весь личный состав находится на своих боевых местах.

§ 14. Орудия всех батарей крепости подготовлены к открытию огня, но не заряжены; заряжание производится с появлением неприятельских судов в виду крепости.

§ 15. Дальномеры готовы к действию.

Погреба открыты: погребные и подносчики находятся на своих местах.

§ 16. Командная и телефонная связь принимает только приказания и доклады.

Крепостное минное заграждение.

§ 55. На обязанности начальника минной обороны лежит выполнение возможно лучшим и скорейшим способом установки минных заграждений, согласно с утвержденным планом минной обороны крепости Севастополь. Для сего в техническом отношении ему подчиняются все минные части, находящиеся в крепости, а именно: 2-я Севастопольская крепостная минная рота и Керченская крепостная минная рота. В отношении подчиненных частей начальник минной обороны пользуется правами полкового командира.

§ 56. Начальник минной обороны распределяет работу по устройству и содержанию минных заграждений между минными ротами и назначает начальников минных заграждений.

§ 57. По охране минных заграждений он руководствуется инструкцией начальнику охраны рейдов, сносясь по этому вопросу непосредственно с начальником охраны рейдов.

§ 58. Начальник минной обороны должен быть связан прямым телефоном с помощником начальника охраны рейдов (на батарее № 4) и с морской центральной станцией.

§ 59. Начальник минной обороны следит за правильным несением службы по устройству и содержанию минных заграждений; он выдает на минные станции письменные инструкции о порядке ввода и выключения боевых батарей, на основании

нижеследующего: ввод боевых батарей в минные заграждения (заграждения опасны) производится: на ночь с наступлением темноты до рассвета, днем по приказанию Командующего Черноморским флотом (или главного командира Севастопольского порта во время отсутствия командующего), передаваемому с крепостным паролем через начальника охраны рейдов.

В случае приказания о содержании минного заграждения с постоянно введенными боевыми батареями (заграждения опасны все время) выключение боевых батарей производится также по приказанию Командующего Черноморским флотом (или главного командира Севастопольского порта во время отсутствия командующего), передаваемому с крепостным паролем через начальника охраны рейдов.

Начальный срок ввода боевых батарей в минные заграждения, а также изменение в порядке ввода боевых батарей, т. е. переход от содержания минных батарей опасными лишь ночью к соеержанию опасными постоянно и наоборот, делается по приказу или письменному предписанию Командующего флотом.

Приложение 2.

Соображение оперативной части штаба Командующего флотом о блокаде Угольного района, утвержденные Командующим флотом 5 февраля 1916 г.

Сопоставление данных агентурной разведки показывает, что пароходы-угольщики выходят из Босфора и Зунгулдака с темнотой или незадолго (час, полтора) до захода солнца и входят утром. Самый опасный для них район м. Баба-Кефкен проходится ими в темноте.

Невозможность иметь всегда подводную лодку, при наличии всего двух исправных, заставляла оставлять Босфор без наблюдения на продолжительные сроки, а лодку у Зунгулдака чередовать с миноносцами, которые, главным образом, держали блокаду днем.

Появление наших миноносцев днем в Угольном районе предупреждает турок об опасности и заставляет их быть осторожными, предполагая вероятным возвращение миноносцев в блокируемый район и ночью.

Отсутствие миноносцев днем всегда обозначало свободный проход для пароходов и ночью.

Ввиду этого, а также вступления в строй „Моржа“, возможно испробовать порядок блокады по иной схеме.

Блокада может поддерживаться или у Босфора, или в Угольном районе, или в том и другом участках одновременно.

Босфорский район, имея преимущество перед Угольным в том, что блокирующие суда одновременно наблюдают за путями и от Анатолии и от Румынии, обладает крупным недостатком, заключающимся в том, что в виду наличия минного заграждения он представляет значительные навигационные трудности, которые не позволяют ночное плавание здесь миноносцев, а подводная лодка, отошедшая в море для зарядки, может подобраться на позицию только к десяти часам. При этом, значит, пропускается много светлого времени, в течение которого пароходам легко проскользнуть в Босфор.

Угольный район (Зунгулдак—Кефкен) представляется более выгодным, т. к. здесь можно держать под непосредственным наблюдением вход в Зунгулдак и плавание ночью не представляет больших трудностей.

Схема блокады Угольного района.

Район блокируется: днем—подводной лодкой, ночью—парой миноносцев.

Подводная лодка наблюдает только за Зунгулдаком, причем время пребывания ее в погруженном состоянии определяется приходом на позицию перед входом в порт—перед рассветом и уход с позиции—с наступлением полной темноты.

Для зарядки и отдыха лодка пользуется темным временем, отходя вне видимости берегов (далеко отходить не придется) в NO направлении.

Если-бы, в виду увеличения светлого времени дня, такой порядок оказался бы трудным для подводной лодки, она может уходить в море, вне видимости берегов, и на несколько светлых часов, но при непременном условии быть на позиции по обе стороны восхода и захода солнца, захватывая возможно больше светлых часов после восхода и перед заходом. Лодка ничем не должна выдавать своего присутствия.

Ночью блокада переходит к миноносцам.

Пара миноносцев, с наступлением темноты, приближаются к берегу с расчетом не обнаруживать своего присутствия. Они держатся в течение всего темного времени на линии м. Баба—Кефкен ломанными курсами, отходя от этой линии к N и S, примерно, на 5 миль. Перед наступлением рассвета, так, чтобы не быть замеченными с берега, большим ходом отходят на N, где весь день держатся малым ходом или без хода и возвращаются в район блокады к темноте.

При предлагаемом способе:

1) Устраняется все увеличивающаяся опасность для миноносцев от подводных лодок, изучивших курсы миноносцев и порядок дневного обхода Угольного района.

2) Упраздняется необходимость в прикрытии линейными кораблями, которые, в свою очередь, требуют охраны из мино

носцев; расход миноносцев и без того, в виду операций в восточной части моря, становится очень велик.

3) Увеличивается вероятность встречи парохода ночью, хотя, в то-же время, сводится до минимума вероятность захвата парусников, что, впрочем, имеет сравнительно ничтожное значение.

4) Увеличивается продолжительность пребывания миноносцев в блокаде, ввиду малых ходов, т. к. теперь, справедливо опасаясь подводных лодок, миноносцы ходят в угольном районе до 18 узлов.

Приложение 3.

Начальнику штаба верховного главнокомандующего.

Представляя „План операций Черноморского флота с 15 декабря до получения новой директивы", докладываю что для данного момента, в обстановке, создавшейся на Ближнем Востоке в связи с занятием Сербии, главною задачею Черноморского флота полагал бы десантную операцию в восточной части Анатолии для содействия Кавказской армии разгромить Анатолийскую армию турок, для чего нанести удар в ее тыл—из Трапезонда на Эрзерум.

Высказывая это свое мнение и представляя одновременно особую записку по этому вопросу, я, пока, до получения новой директивы, руководствуюсь директивами, полученными ранее в письме от 18 ноября 1915 г., за № 1194 и телеграмме 3 января 1916 года за № 1.

Адмирал *Эбергард.*

План операций Черноморского флота с 15 декабря до получения новой директивы.

Директива. Лишение Турции угольного подвоза и возможно полное пресечение всяких подвозов к Анатолийской армии, при чем, однако, действия против угольного района не должны ослабевать.

(Письмо начальника штаба Верховного Главнокомандующего от 18-го ноября 1915 года, № 1194 и телеграмма его № 1, от 3-го января 1916 года).

Операция. Главная операция—блокада Угольного района.

Второстепенная операция:

1) действия на сообщения Анатолийской армии;
2) действия на сообщения Германия—Босфор—Анатолия.

3) действия против баз неприятельских подводных лодок в Варне, Бургасе и Константинополе.

Обстановка. Подавляющее превосходство наших главных сил линейного флота над неприятельскими в значительной степени утрачивает свое значение благодаря:

1) недостатку миноносцев для охраны от подводных лодок,
2) отсутствию быстроходных крейсеров,
3) большим расстояниям до объектов.

Так как все объекты, кроме морских сообщений Анатолийской армии, близки к базе неприятельского флота—Босфору, все действия противнику, наоборот, облегчаются. Этому способствует легкость наблюдения с берега за нашими кораблями, короткость его путей и продолжительность зимних ночей.

Поэтому флот в состоянии одновременно выполнять хорошо только одну операцию, отвлекая часть своих сил для других лишь в промежутки.

Выполнение операций. 1) Блокада Угольного района производится отделениями нефтяных миноносцев, поддерживаемых, по очереди, тремя маневренными группами кораблей.

Периодически, ввиду недостатка миноносцев, блокада возлагается на подводные лодки.

По мере возможности, бомбардировками и налетами гидро разрушаются портовые сооружения и приспособления для добычи угля.

Заграждение порта Зунгулдака минами и затоплением пароходов не производится, т. к. первое, будучи протралено, будет больше стеснять нас, нежели противника, а второе невозможно выполнить при имеемых у неприятеля батареях.

2) Действия на путях Германия—Босфор—Анатолия производятся поисками миноносцев на линиях Румыния—Болгария—Босфор.

3) Действия на сообщения Анатолийской армии производятся постоянно судами Батумского отряда. По мере возможности уделять часть сил из блокады Угольного района, с той-же целью посылаются суда обычно занятые выполнением главной задачи. Они производят неожиданные набеги, по возможности одновременно появляясь во многих районах побережья.

Эти суда, захватом пленных и высадкой разведывательных партий, определяют пути и способы подвоза к Анатолийской армии подкреплений и снабжения.

В зависимости от полученных данных, производятся высадки малого десанта для препятствования этому снабжению, отвлечения сил на побережье и разрушения ценных сооружений.

В случае же имения достаточных сил, производится крупный десант для занятия Трапезонда, как базы для тылового удара по Анатолийской армии в Эрзеруме, или-же Зунгулдака, как промежуточной базы для мелких судов при десанте у Босфора и для завладения Угольным районом.

Об операциях на Трапезонд—Эрзерум прилагается особая записка; об операции-же на Зунгулдак записка будет представлена дополнительно.

Если-же по количеству войск, которые окажется возможным выделить, серьезная операция на Трапезонд будет невозможна, то могут быть выполнены высадки в тыл левого фланга Анатолийской армии, на участке Архаве—Ризе с целью окружения левого фланга неприятеля и соединения высаженного десанта с нашим Приморским отрядом.

9 января 1916 года.

Адмирал *Эбергард*.

Приложение 4.

Правила входа и выхода судов на Батумском рейде.

Ночью. 1) Вход транспортных и коммерческих судов воспрещается.

2) О всяком выходе в море военного судна, за час до момента выхода за боны, старший морской начальник на рейде извещает начальника приморского отдела обороны для осведомления батарей.

3) Всякое военное судно подходящее к Батуму за два часа до входа на рейд по радио извещает старшего морского начальника на рейде, который, в свою очередь, извещает начальника приморского отдела обороны о времени, числе и типе входящих судов и каким фарватером, для своевременного осведомления батарей, и командира порта для своевременного открытия маяка и прожектора-указателя.

4) Прожектор-указатель закрывается по условным сигналам (5 длительных вспышек прожектора со входящего судна), а маяк—по приказанию командира порта по миновании надобности.

5) Все военные суда у бонов встречаются брандвахтенным катером и далее следуют на рейд точно по его указаниям. В случае туманной погоды, или особых приказаний командира порта, брандвахтенный катер встречает военные суда в море у начала северного или южного входов.

Днем. 1) Вход всех транспортных судов в море допускается только с разрешения старшего морского начальника на рейде, передаваемого через брандвахту.

2) О всяком выходе в море военного судна, за час до момента выхода за боны, старший морской начальник на рейде извещает начальника приморского отдела обороны для осведомления батарей.

3) См. п. 3 „ночью".

4) Вход всех частных судов на рейд происходит с разрешения брандвахты или начальника охраны рейдов.

5) См. п. 5 „ночью".

6) О всяком предстоящем входе и выходе в море наших миноносцев и, в особенности, подводных лодок старший морской начальник на рейде осведомляет начальника приморского отдела обороны с особой полнотой во избежание ошибок.

Световая завеса устанавливается только по приказанию начальника отдела обороны.

Сигналом о полном прикращении огня батареями будет служить вертикальное качание луча прожектора на Бурун-Табие.

Степень боевой готовности батарей.

Днем а) 10″ пушки подготовлены к заряжанию. Погреба закрыты решетчатыми дверьми и запломбированы. Производится поверка регулировки дальномеров и правильность действия командной и дальномерной телефонной связи. Орудийная прислуга в помещениях на батареях. Очередные наблюдатели (два человека на прибор) в дальномерном павильоне, остальные в своих помещениях.

б) 6″ батареи Кане, 6″ в 190 п., 75 мм. и полевые—одно орудие в полной боевой готовности (орудие готово к заряжанию, прислуга при орудии). Остальные орудия принимают такое же положение по тревоге на батарее.

Дальномеры с полной прислугой готовы к действию.

Ночью а) 10″ пушки—орудийная принадлежность при орудиях, погреба закрыты, прислуга и дальномерщики в своих помещениях. Батареи приводятся в боевую готовность по тревоге.

б) 6″ Канэ, в 190 п., 75 мм. и полевые—все орудия в полной боевой готовности, но при орудиях половина прислуги, другая половина прислуги выбегает к орудиям по тревоге.

в) Все прожекторы с наступлением темноты должны быть всегда готовы к освещению по первому приказанию (у керосиновых двигателей подогреты трубки).

За час до восхода солнца и до полного рассвета: все 10″ и 6″, а также дальномеры в полной боевой готовности, погреба открыты, подносчики и погребные на своих местах.

75 мм. и полевые орудия в такой же готовности, как и ночью.

Весь комадный состав батареи и взводов на своих боевых местах.

Приложение 5.

Временные правила охраны Батумского рейда от минных атак.

Задача охраны. Обеспечить суда на Батумском рейде днем и ночью от атак неприятельских подводных лодок и миноносцев.

Силы охраны. 1) Приморские батареи Михайловской крепости.

«Тамара»—полевые поршневые пушки	2
«Барцхана»—полевые поршневые пушки	2
«Б. Табия»—6″ пушки Канэ	4
» —полевые поршевые пушки	2
«Маяк»—75 мм. пушки флота (в оперативном отношении подчиняются начальнику приморского отдела обороны крепости)	2
«Черноморская»—6″ пушки в 190 п.	4
«Чорохская»—полевые поршневые пушки	2

Сверх того для действия против крупных судов неприятельского флота, прикрывающих минные атаки, 4—10″ пушек. („Барцхана" 2, „Черноморская" 2).

2) Прожекторы: а) завесные: „Тамара", „Черноморская"—2, б) искатели: высота 40, „Б. Табие"—2.

3) Наблюдательные пункты: „Кахаберн", „Маяк" и батарейные („Тамара", „Барцхана", „Б. Табие", „Маяк", „Черноморская" и „Чорохская").

Начальник охраны. Начальник приморского отдела обороны Михайловской крепости.

Связь. Центральный командный пункт начальника приморского отдела обороны на Б. Табие имеет непосредственную телефонную связь:

1) с наблюдательным пунктом „Кахаберн".
2) „ „ „ „Маяк".
3) с командиром брандвахты,
4) „ Управлением военного порта.
5) „ центральной станцией службы связи.
6) „ старшим морским начальником на рейде.

Кроме того батарея и прожекторы связаны с Центральной, Б. Табие и между собой общей артиллерийской и командной сетью.

Охрана днем. Служба связи Черного моря постоянно извещает начальника приморского отдела обороны о всех замеченных неприятельских подводных и надводных судах в районе Поти—Батум—Трапезонд.

Старший морской начальник на рейде осведомляет начальника приморского отдела обороны о предстоящем подходе к Батуму наших военных судов.

Наблюдательные посты и дежурный или вахтенные на батареях с рассветом наблюдают за прилежащей к ним полосе моря до горизонта, имея главной целью обнаружить неприятельскую подводную лодку в надводном или подводном положении.

Заметив оную или какой-либо подозрительный предмет немедленно доносят по телефону „Кахабери" и „Маяк" начальнику приморского отдела обороны, а остальные—на свои батареи.

Командир батареи доносит немедленно о замеченном начальнику приморского отдела обороны и самостоятельно открывает огонь в пределах назначенных углов обстрела, если заранее не было получено от начальника отдела обороны предупреждения о выходе нашей подводной лодки. Таковое предупреждение должно исходить от старшего морского начальника на рейде через начальника отдела обороны.

Охрана ночью. Начальник приморского отдела обороны должен быть заблаговременно уведомлен старшим морским начальником на рейде о всяком предстоящем выходе в море или входе в бухту каких-либо судов с указанием числа, типа, точного времени и каким фарватером.

Наблюдательные посты—тщательно следят за прилежащей им полосой моря и о всяком судне или о каком-либо предмете на воде немедленно докладывают своему командиру батареи, а маяк доносит начальнику приморского отдела обороны.

Командир батареи доносит немедленно о замеченном начальнику приморского отдела обороны и самостоятельно открывает огонь, если заранее не было получено от начальника отдела предупреждения о входе или выходе какого-либо нашего судна (в случае порчи телефона с наблюдательного поста пускается две сигнальные ракеты).

Прожекторы искатели открывают освещение по приказанию командиров своих батарей (расписания прожекторов по батареям даны командирам батарей и прожекторам), действуют по их указанию и закрываются немедленно по миновании в них надобности. Об открытии прожектора командир батареи доносит немедленно начальнику приморского отдела обороны.

Приложение 6.

Доклад Командующего Черноморским флотом в Ставку 9 января 1916 года по вопросу об овладении Трапезондом при посредстве дессанта.

Принимая во внимание поступающие в настоящее время настойчивые агентурные сведения о передвижениях турецких войск со стороны Константинополя вдоль побережья Черного моря

к Трапезонду и считая вполне естественным, что турки пользуются для передвижения войск и грузов прибрежной дорогой, так как единственная дорога Ангора—Эрзерум, вследствие своего состояния, не может обслуживать всю турецкую армию, командующий Кавказской армией признает крайне желательным сделать оттяжку и разброску части неприятельских сил вдоль побережья Черного моря.

В соответствии с этим, отметив в своем секретном письме ко мне 26 декабря, что с предполагаемым к весне окончанием постройки всей железной дороги Ангора — Эрзерум, значение береговой дороги совсем падет, генерал-от-инфантерии Юденич выражает предположение о возможности в настоящее время достигнуть указанной им цели путем небольших морских набегов на различные пункты побережья для захвата жителей и их опроса, а также, чтобы не только заставить турок задержать на побережье часть своих сил, но и получать крайне нужные теперь сведения о передвижениях турецких войск.

Сомневаясь в возможности широкого использования приморской дороги для передвижения военных сил Турции, но придавая первостепенное значение положению создавшемуся на Ближнем Востоке после открытия прямого туда пути, по которому наши противники могут непосредственно и небольшими силами помочь Турции в действиях против нашего Кавказского фронта, я думаю, что предположения командующего Кавказской армией надлежало бы развить до размеров десантной экспедиции, направленной по важному для неприятеля направлению на Эрзерум с тыла и, в то же время, с точки зрения морской, по линии наименьшего сопротивления, на Трапезонд, для содействия наступлению нашей армии в Армении.

В соображении, что указанный пункт и направление операций флота с транспортной флотилией находится в наибольшем отдалении от неприятельских морских сил и средств, я полагаю, что при соблюдении внезапности удара, мы может достигнуть успеха, в особенности, если мы, до наступления решительного момента, демонстрациями не обнаружим наших намерений в восточной половине Анатолийского побережья.

Мне представляется, что, с высаженным на Анатолийском берегу десантом достаточной силы, Кавказская армия, поддержанная Черноморским флотом, одновременно с фронта и тыла, может разгромить Анатолийскую армию и воспрепятствовать ее большому усилению передвижением на Кавказ новых подкреплений, что особенно вероятно, если предположить, что слух о походе на Египет пущен намеренно лишь для демонстрации.

Усиление турок на Кавказском фронте и возможные здесь для нас осложнения могут принять угрожающие общему стратегическому положению размеры, в предотвращении которых, по-моему рассуждению, необходимо безотлагательное завершение

начавшегося разгрома турецкой Малоазиатской армии с помощью десанта на Трапезонд.

Представляя эти мои общие соображения на заключение, прошу не отказать в сообщении мне Ваших указаний относительно целесообразности предлагаемой операции по общей стратегической обстановке и в случае одобрения, о тех сухопутных силах, которые могут быть даны в десант. На этих Ваших указаниях будут основаны мой ответ и дальнейшие сношения с генералом Юденичем о способах и пределах содействия флота нашей Кавказской армии.

Эбергард.

9 января 1916 г.

Приложение 7.

Предположение о совместных действиях армии и Черноморского флота на армянском театре.

Цель действия. Удар в тыл Анатолийской армии (по Эрзеруму) для содействия Кавказской армии в разгроме турок.

Принимается:

Обстановка. 1) что турецкие X, XI и IX корпуса, под влиянием успеха Кавказской армии в начале января, стянуты к Эрзеруму для его защиты;

2) что подступы к Эрзеруму прикрываются трудно доступными хребтами, с севера—Думлу-дагом, с востока—Деве-бойну и с юга — Палан-текеном, почему взятие его наиболее легко с запада;

3) что главный путь Трапезонд—Байбурт, совместно с дорогами через Калькит—Чифтлик—Мамахатун—Эрзинджан и вьючными от нескольких пунктов побережья между Трапезондом и Ризе, выходящими на шоссе Трапезонд — Эрзерум, дают возможность, комбинируя войска с колесным и вьючным обозами, одновременно двинуть на Эрзерум силы, достаточные для выполнения операции (около двух корпусов).

Для этого необходим захват Трапезонда, как головного этапа всей десантной операции, и ряд пунктов от Платаны до Ризе, для расширения базы наступления:

Обеспечение. 1) для обеспечения операции от подкреплений, могущих подойти с запада и юго-запада, необходим заслон или на линии Кялькид - Чафтлик — Эрзинджан или линия Кара-хиссар—Рифас—Эрзинджан. Последняя линия, давая более надежное обеспечение безопасности опе-

рации, в то же время разгружает коммуникационный путь Трапезонд—Гюмиш-хана, т.-е. войска, находящиеся на этой линии, могут базироваться на Керасунд;

2) для улучшения связи с Кавказской армией и обеспечения отхода в случае прорыва австрийского флота в Черное море, необходимо занятие всего побережья от Платаны до Архаве;

Выполнение.

3) захват Трапезонда и других пунктов побережья не представит, вероятно, больших затруднений, так как по имеющимся сведениям, гарнизон Трапезунда, не считая переходящих частей, состоит не более, как из 6.000 штыков, при 24—28 орудиях 75 и 150 миллиметрового калибров, и инженерная подготовка не значительна; прочие же пункты не укреплены вовсе.

Исходные пункты.

Для первого эшелона наилучшими пунктами представляются:

1. для головного отряда (одна дивизия)—Одесса;

2. для другой дивизии — Новороссийск—Туапсе (сосредоточение в районе Тихорецкая—Армавир).

Избрание таких пунктов вызывается необходимостью ввести неприятеля в заблуждение относительно цели, ему должно способствовать сосредоточение в Одессе вновь формируемых частей (не идущих в действительности в десант), и даст возможность подготовить личный состав назначенной дивизии для предстоящей десантной операции.

Сосредоточение же второй дивизии и остальных войск в районе Тихорецкая — Армавир, в тылу Кавказской армии, не может вызвать предположений об их действительном назначении.

Головной отряд и морские батальоны, свободно размещенные на всех транспортах флотилии, внезапно перебрасываются в Новороссийск и Туапсе, где на те же транспорты сажаются перекинутые по железной дороге части второй дивизии. Отсюда весь корпус направляется в район высадки.

Кроме того из Поти и Батума, на мелких судах, перекидываются некоторые части войск (около одной бригады пехоты).

Второй и последующие эшелоны берутся исключительно из Кавказских портов.

Базирование.

Имея в виду безопасности морской коммуникации, базирование десанта должно быть исключительно на Кавказские порта.

Внезапность.

Так как залогом успеха является полнейшая тайна и внезапность, должны быть приняты особые меры, дабы все предварительные передвижения войск носили характер сосредоточения для других целей, и чтобы войска, до выхода в море, не знали о действительном объекте действий; а войска, сосредоточенные в Одессе, флот и транспортная флотилия готовились бы для действия на западном побережьи Черного моря.

Разработа плана операции должна производиться возможно меньшим числом лиц.

Рейд Севастопольский, 9 января 1916 года.

Командующий Черноморским флотом адмирал Эбергард

Приложение 8.

Соглашение представителей Кавказской Армии и Черноморского флота в Эрзеруме 8 февраля 1916 г.

8-го февраля 1916 года в кр. Эрзерум совещание под председательством командующего Кавказской армией генерала Юденича, при участии генерала Палицына, генерала Янушкевича' начальника штаба армии г. м. Болховитинова, генерал-квартирмейстера армии г.-м. Томилова и представителя Черноморского флота флаг-капитана оперативной части капитана 1-го ранга Кетлинского, обсудив записку последнего 6-го февраля 1916 г. на имя начальника штаба армии, пришло к перечисленным ниже выводам.

Выводы эти по отношению к Кавказской армии, одобрены главнокомандующим Кавказской армией.

А. Требования к Черноморскому флоту от обстановки на Кавказском театре:

§ 1. Кавказская армия придает весьма большое значение занятию Трапезонда, как угрозе тылу турецкой армии, действующей против Эрзерума, так и для дальнейшего нашего наступления.

§ 2. Теперь и в ближайшее время Кавказская армия не в состоянии выделить силы, необходимые для занятия и удержания Трапезонда.

§ 3. Поэтому выполнение этой операции ставится в зависимость от назначения в распоряжение командующего Черноморским флотом соответствующих сил (около корпуса) из Европейской России.

§ 4. Эту операцию следует разработать и произвести Черноморскому флоту, при чем корпус должен остаться в подчинении командующего флотом до момента соединения десанта с приморским отрядом или армией в Эрзеруме—Гюмишхана, с какого момента он переходит в подчинение главнокомандующего Кавказской армией.

§ 5. В ближайшее время для Кавказской армии, независимо от решения вопроса о Трапезонде, необходимы действия

флота на сообщения Анатолийской армии и поддержки наступления Приморского отряда.

Б. Степень выполнимости перечисленных требований средствами флота:

§ 6. Емкость транспортной флотилии равна одному корпусу; поэтому занятие Трапезонда или другого пункта десантом возможно только до тех пор, пока силы неприятеля в этом пункте таковы, что для его занятия одного корпуса достаточно.

§ 7. Второй корпус (и каждый следующий) может быть переброшен приблизительно через три недели.

§ 8. С момента предупреждения вся транспортная флотилия готова через три недели.

Часть флотилии может быть изготовлена значительно скорее.

§ 9. Флот не допустит перевозки крупных подкреплений или снабжений к Анатолийской армии на пароходах.

§ 10. Подвоз на мелких транспортах деятельно преследуется флотом, но вследствие недостатка миноносцев и особых условий плавания парусников вдоль берегов Анатолии, флот не может прекратить совсем этого подвоза без занятия ряда пунктов на берегу, для чего нужны сухопутные силы.

В. Порядок сношений и взаимоотношений:

§ 11. В дальнейшем штаб Кавказской армии, намечая операции, в которых может потребоваться содействие флота, входит в предварительные сношения со штабом Черноморского флота.

§ 12. В случаях необходимости внезапно обратиться ко флоту за содействием, Кавказская армия указывает только для какой цели нужно это содействие, не касаясь способов и средств выполнения.

§ 13. Комендант Батумской крепости, как подчиненный командующему Черноморским флотом во всем, что касается действий на море (см. Боевое расписание Черноморского флота), сносится непосредственно с командующим флотом и его штабом по всем морским вопросам уже решенных операций.

Переговоры же с флотом о новых намечаемых операциях производятся исключительно через штаб главнокомандующего Кавказской армией.

§ 14. Командующий флотом является ответственным за все происходящее на Черном море; поэтому он один руководит всеми боевыми действиями и движением судов в пределах Черного моря.

§ 15. Взаимоотношения частей армии и флота при выполнении смешанных операций определяются секретным приказом начальника штаба верховного главнокомандующего 16 января 1916 года № 66, „Положением для перевозки войск по Черному морю“, „Руководством для выполнения десантной операции на Черном море“ и „Боевым расписанием Черноморского флота на

время войны", утвержденным верховным главнокомандующим 8 июля 1915 года.

Тифлис 12 февраля 1916 года.

Подписали: Начальник Штаба Кавказской армии генерал-майор Болховитинов и флаг-капитан Оперативной части штаба командующего Черноморским флотом капитан I ранга Кетлинский.

Приложение 9.

Некоторые соображения Морского Командования относительно деятельности Черноморского флота в восточной части Черного моря весной и летом 1916 года.

Непрерывная активная до сих пор деятельность Черноморского флота парализовала неприятельский флот. Но он существует в том же составе (кроме крейсера „Меджидие") и все время усиливается новыми подводными лодками.

Если флот будет привязан на долгое время к восточной части моря для прикрытия операции Приморского отряда и его снабжения морем и, таким образом, перейдет к пассивной, оборонительной (по отношению к флоту неприятеля) деятельности, то турецкий флот снова оживет.

Это скажется прежде всего нападениями его судов на малые суда и транспорты в районе Лазистана.

Кроме того длительное пребывание флота (хотя бы частями) в районе Батума, где нет нужных баз, изнашивает нежные механизмы малых судов (за операцию Вице-Ризе выведены из строя почти все миноносцы), а потому флот может оказаться не в силах выполнить главное свое назначение, когда придет для этого время. То же—с транспортами. Они приготовлены для определенной крупной операции.

Подвергая их ударам неприятеля и выводя (как все „Эльпидифоры" за операцию до Ризе) постепенно из строя, мы рискуем иметь их в недостаточном числе к нужному моменту.

Для устранения вышесказанных возможных нежелательных явлений необходимо:

А. Организовать снабжение Приморского отряда соответствующим образом.

Б. Устранить и организовать маневренные базы флота и промежуточные—армии.

А. Организация снабжения армии морем.

В Ризе (а потом в Трапезонде) должна быть только промежуточная база для распределения снабжения по Приморскому фронту.

В Батуме же (а если окажется невозможным из-за тесноты, то и в Поти) должна быть главная тыловая база армии, где должны быть запасы не менее, как на 2 месяца.

При этом подвоз в тыловую базу делается изредка отрядами транспортов под прикрытием флота, а также одиночными транспортами, без прикрытия. Этот подвоз должен быть не срочный, допускающий длительные перерывы. Подвоз производится транспортной флотилией, движения которой регулируются штабом командующего флотом.

Подвоз из тыловой базы в Ризе должен производиться изредка отрядами транспортов под прикрытием флота (и почти непрерывно на фелюгах, а также на паровых и моторных малоценных судах). Он выполняется „Начальником тыловой базы" и регулируется начальником корабельного прикрытия или директивами штаба командующего флотом. Запасы в Ризе должны допускать полный перерыв движения на десять дней.

Переход к новой организации подвоза лучше всего сделать сразу, как только освободятся транспорты от ближайшей перевозки войск.

Б. Базы.

Для флота, маневренные, в Батуме и Ризе.

Батум. При оборудовании порта необходима организация охраны рейда от атак, с подчинением охранных батарей начальнику охраны рейда в оперативном отношении (только для отражения атак миноносцев и подводных лодок).

Ризе должно быть оборудовано и организовано согласно с секретным приказом начальника штаба Верховного главнокомандующего 16 января 1916 года за № 66.

Для армии—промежуточная—в Ризе и тыловая—в Батуме (или в Поти).

В Ризе и Поти (если он будет необходим) должны быть:

Защита с суши—в руках армии.

Защита с моря (мины, сети, батареи, прожектора и т. п.) в руках флота, при организации согласно с приказом начальника штаба верховного главнокомандующего № 66.

В. О предстоящих операциях.

Возможные ближайшие операции флота в восточной части моря:

1.—Взятие Трапезонда десантом с моря.

2.— „ „ „ „ „ и Приморским отрядом с суши.

3.—Прикрытие и поддержка операций Приморского отряда при движении сушей на Трапезонд.

4.—Прикрытие и производство (транспортной флотилией) снабжения армии морем.

Первая операция зависит от назначения верховным главнокомандующим достаточных сухопутных сил (§ 3 Эрзерумского соглашения).

Вторая—или от того же, или от назначения этих сил главнокомандующим Кавказской армией.

Третья—от хода операций Приморского отряда.

Четвертая—обязательна во все время войны.

Выбор той или другой операции зависит от стратегической обстановки на суше, возможности выделения тех или иных сухопутных сил и вообще от решения высшего командования сухопутными силами.

Но в том случае, если бы взятие Трапезонда было поставлено объектом для ближайшей операции, то при выборе той или другой из перечисленных выше трех операций следует иметь в виду, что для флота, имея в виду сказанное в начале настоящей записки, выгоднее та операция, где напряжение сил хотя и больше, но короче, т. е. первая.

За нее говорит еще следующее:

а) Быстрое движение десанта не позволит неприятелю приготовиться подвезти подкрепления.

б) Следуя быстро за взятием Эрзерума, операция будет выполняться в момент упадка духа неприятеля.

в) Операция будет выполняться при нерастраченных еще, на мелкие задачи, силах флота и транспортной флотилии.

г) Неприятель не успеет стянуть к Трапезонду подводных лодок и организовать их базы.

д) Неприятель не успеет подвезти к Трапезонду дарданелльские части, опытные в отражении десанта.

е) Представляя больший риск по сравнению с продвижением берегом, операция десанта зато сразу достигнет цели.

В случае первых трех операций разработка и выполнение их производятся согласно с Эрзерумским соглашением тогда, когда определятся время и назначенные для операции сухопутные силы.

Что же касается четвертой операции, а также устройства и организации баз для флота и армии и в связи с этим всей организации снабжения Приморского отряда с моря, то эти вопросы должны быть решены теперь же, так как без этого решения не могут ни готовиться, ни выполняться ни одна из перечисленных операций.

Также для своевременной подготовки флота и транспортов нужно знать возможно скорее:

1) Какие силы считаются достаточными для взятия и удержания за нами Трапезонда.

2) Каковы, в пределе, те силы Приморского отряда и других частей, снабжение которых должно будет идти морем.

3) Когда, предположительно, та или другая из перечисленных операций может быть выполнена.

4) На какой грани неприятельской территории высшее командование Кавказской армии предполагает остановиться, если не будут даны значительные подкрепления с севера.

5) Следует ли считать Ризе настолько обеспеченным, что можно устанавливать в нем батареи Кане, прожекторы, сети и другое оборудование, на эвакуации которого потребно две недели.

5 марта 1916 года № 440.

Командующий Черноморским флотом
Адмирал Эберг а р д.

Приложение 10.

Дополнительное соглашение представителей Кавказской армии и Черноморского флота в Батуме 18 апреля 1916 г.

Начальник штаба Кавказской армии генерал-майор Болховитинов и флаг-капитан оперативной части штаба командующего Черноморским флотом капитан I ранга Кетлинский, последний по уполномочению командующего флотом (согласно № 559 от 15 апреля), обсудив вопрос о предстоящей в ближайшем будущем перевозке 123 и 127 дивизий на Анатолийское побережье, наметили нижеуказанный порядок действий, который, по отношению к Кавказской армии, одобрен главнокомандующим.

1. Так как главному командованию угодно было высказать, что пункт посадки ему безразличен, то выбор одного или нескольких пунктов посадки остается на усмотрении Командующего флотом.

2. В виду того, что во время перевозки десанта ни средств транспортной флотилии, ни средств боевого флота для охраны недостаточно для производства побочных операций, на все это время:

а) прикрытия побережья Анатолии и движения транспортов вдоль берега не будет;

б) огневой поддержки сухопутных действий оказываться не будет;

в) переброски части десанта и укомплектования,—подобно бывшим 26 марта из Ризе в Хамуркан,—не будет.

3. Ввиду вышеизложенного является необходимость заблаговременно, до начала перевозки, обеспечить как нынешний Приморский отряд, так и вновь перевозимые войска всем необходимым снабжением на время до возобновления правильного подвоза, то есть до середины мая.

4. Согласно ведомости грузов Приморского отряда, средствами транспортной флотилии, которые могут быть для этого выделены за удовлетворением других подобных насущных нужд подвоза Кавказской армии и Западного фронта, это сосредоточение снабжения может быть закончено только 30 апреля.

5. Следовательно, операция перевозки может начаться не ранее 30 апреля, а высадка—не ранее 5-го—6-го мая.

6. Высадка производится в районе Трапезонда, причем выбор самого пункта высадки будет сделан Командующим флотом.

7. По прибытии подкреплений к Приморскому отряду, занимается горный массив к югу от Иероса и вполне обеспечивается со стороны материка Платана, для устройства в ней и самом Трапезонде порта, могущего служить как базой прикрывающей Анатолию части флота, так и портом, питающим армию.

8. Флот берет на себя вооружение и обслуживание морского фронта Трапезондской крепости, причем фронт этот находится в ведении командира Трапезондского военного порта и начальника его морской базы.

Подписали: Начальник штаба Кавказской армии генерал-майор Болховитинов и флаг-капитан штаба командующего Черноморским флотом капитан I ранга Кетлинский.

Г. Батум. 18 апреля 1916 года.

Библиотека
Института Ленина
при Ц. К. В. К. П. (б.)

Оглавление.

	стр.
Б. Б. Жерве. Введение	3
От составителя	32
Бомбардировка Севастополя «Гебеном» 16 (29) окт. 1914 г.	38
Нападение турецких миноносцев на Одессу 16 (29) окт. 1814 г.	51
Операции Черноморского флота против Угольного района	65
Бомбардировка Зунгулдака 24 окт. (6 ноября) 1914 г.	68
Попытка закупорки Зунгулдака 10 (23)—11 (24) декабря 1914 г.	73
Блокада Угольного района и операция воздушного налета на Зунгулдак 24 янв. (6 февр.) 1916 г.	85
Операции Черноморского флота против Босфора	99
Бомбардировка верхнего Босфора 15 (28) и 16 (29) марта 1915 г.	99
Бомбардировка верхнего Босфора 19—20 апр. (2—3 мая) 1915 г.	107
Обстрел Констанцы в октябре 1916 г.	112
Совместные действие Черноморского флота и Приморского отряда Кавказской армии на побережьи Лазистана	115
Совместные действия в первый период войны	126
Операция у Архаве	131
Операция у Вице	139
Операции по занятию Атины, Меаври и Ризе	148
Операции после занятия Ризе. Подготовка к Трапезондской операции.	157
Перевозка десанта из 2 пластунских бригад из Новороссийска в Ризе. Высадка. Десант у Хамуркана	172
Трапезондская операция	188
Создание обороны Трапезонда и подвоз морем дальнейших подкреплений Приморскому отряду	193
Приложения	212

ЦЕНА 2 Р. 25 К. 22163

БОРЬБА ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА В МИРОВУЮ ВОЙНУ.

Под редакцией Б. Б. ЖЕРВЕ.

Т. I. **П. В. Гельмерсен. Операции на западных театрах.**

Обстрелы германским флотом английского побережья в Северном море. Действия английского флота против Фландрского побережья. Бомбардировки союзным англо-французским флотом укреплений Дарданелл. Галлипольская десантная операция.

Т. II. **Н. В. Новиков. Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережьи Лазистана.**

Действия германо-турецких морских сил против русского побережья; операции Черноморского флота против Угольного района Анатолийского побережья. Бомбардировки Босфорских укреплений. Совместные действия Черноморского флота и Приморского отряда Кавказской армии на побережьи Лазистана. Трапезондская операция и десантные высадки в Ризе и под Трапезондом.

Т. III. **Проф. Н. А. Данилов. Смешанная операция в Рижском заливе в июле—августе 1916 г.**

Разработка и подготовка силами и средствами Балтийского флота и войск армий Северного фронта десантной операции (впоследствии отмененной верховным командованием) на Курляндское побережье Рижского залива летом 1916 г. для оттеснения немцев от Риги и из Курляндии.